CAJA 2
CARPETA 5

106 fs.

PUBLICACIONES EXTRANJERAS

CONFLICTO MALVINAS.

M 4665/82
A M Españ J

ESTADO MAYOR DEL EJERCITO
DIVISION DE INTELIGENCIA
Sección de Información

BOLETIN DE INFORMACION EXTERIOR

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Nº 1 EXTRAORDINARIO 1.982

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

INDICE

1. ESPACIO GEOGRAFICO Y ANTECEDENTES DEL CONFLICTO
2. EL PERIODO PREVIO A LA INVASION INGLESA
3. LA MOVILIZACION BRITANICA
4. JUSTIFICACION BRITANICA DE LA INTERVENCION ARMADA
5. EL BLOQUEO AERONAVAL
6. FACTORES CONDICIONANTES DE LAS OPERACIONES
7. LA MANIOBRA TACTICA
8. ASPECTOS PARTICULARES DEL CONFLICTO
9. PERSPECTIVAS FUTURAS
10. CONCLUSIONES

ANEXO Nº 1: MEDIOS PARTICIPANTES y BAJAS

ANEXO Nº 2: ALGUNAS FECHAS SIGNIFICATIVAS EN EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS.

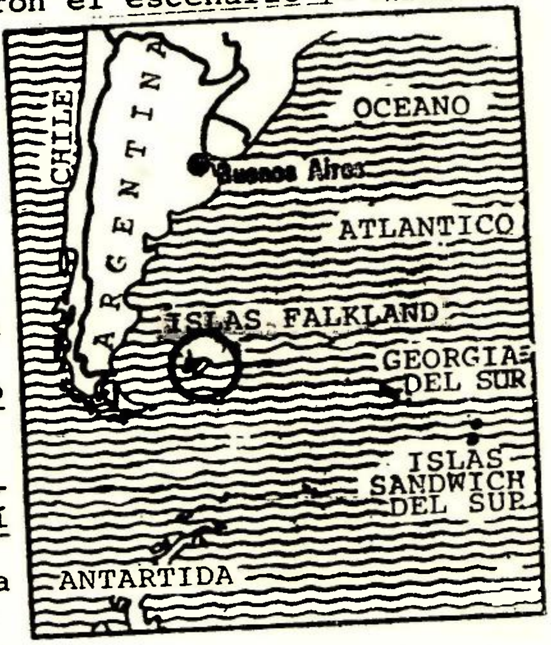
INFORME DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES DE ASUNTOS EXTERIORES BRITANICO. (Pag 57)

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

1. ESPACIO GEOGRAFICO Y ANTECEDENTES DEL CONFLICTO

El escenario de la disputa británico-argentina está constituído por un vasto espacio geográfico oceánico que comprende tres archipiélagos - Malvinas (Falkland), Georgia del Sur y Sandwich del Sur - extendidos a lo largo de un extenso arco a partir de la Tierra del Fuego argentina y alrededor de la Artántida y a una distancia de la costa argentina que oscila entre las 400 y las 1.500 millas marinas (700 y 2.700 Kms.), con un total de unas 200 islas e islotes.

La superficie total de los archipiélagos es de 11.718 kilómetros cuadrados, de los cuales aproximadamente un 70% (8.200 Kms^2) corresponden a las dos islas mayores del archipiélago de las Malvinas, que fueron el escenario principal de la acción táctica terrestre y de desembarco. En ellas reside una población de 1.800 habitantes, descendientes de colonos de origen británico, las tres cuartas partes establecidos en la capital, Port Stanley o Puerto Argentino.



El interés estratégico de la zona reside en el control que ejerce sobre todo el espacio geográfico del Atlántico Austral y su extraordinaria importancia por lo que respecta a la comunicación entre el Océano y el Pacífico a través del Estrecho de Magallanes, como vía alternativa al Canal de Panamá, de no difícil obstrucción, con lo cual jugaría un papel similar al de la ruta del Cabo con respecto al Canal de Suez.

...///...

2. EL PERIODO PREVIO A LA INVASION ARGENTINA

Parece ser que durante el período que precedió al desembarco argentino en Port Stanley se produjeron errores de apreciación general por parte de ambos contendientes.

Del lado británico, existía el precedente de 1.977 en que, ante la posibilidad de una invasión, Gran Bretaña, con pretexto de maniobras en el Atlántico Sur, envió el submarino a propulsión nuclear "Dreadnought" y las fragatas "Phoebe" y "Alacrity" con dos buques auxiliares, cuya sola presencia ejerció el deseado efecto disuasorio, al hacer llegar por terceros a conocimiento del Gobierno de Buenos Aires que actuarían contra la flota argentina caso que el destino de ésta fuera las Malvinas.

En esta ocasión, aún cuando fuera detectada la movilización de la flota argentina, se subestimó el posible alcance de la operación en cuanto al objetivo final de desembarco y ocupación de las Malvinas, y la posterior presencia de un submarino en la zona no tuvo efecto disuasorio, al haberse ya culminado la operación inicial.

Por parte argentina, se suponía que no se iba a llegar al enfrentamiento armado, pues no se esperaba una reacción británica en tal sentido, como ha confirmado el informe de la "Comisión Calvi". En tal sentido, se interpretaron como "señales" favorables a los propósitos argentinos el hecho de que Mr. Nicholas Ridley, ministro del Foreign Office, hiciera cundir entre los isleños la idea de la retrocesión o arriendo de las islas al Gobierno argentino y el anuncio, en junio de 1.981, de la próxima retirada del buque oceanográfico "Endurance", destacado en el Atlántico Sur.

Entre los indicios precursores de la invasión, algunos incluso con un matiz anecdótico, que debidamente analizados hubieran podido confirmar en tiempo oportuno la seriedad de los própositos argentinos, citaremos:

. El progresivo aumento del potencial naval argentino, con compra de buques, armas y equipo electrónico en Gran Bretaña, así como la instrucción de personal en centros de este país. Se puede citar, en particular, la visita a petición propia del Agregado Naval argentino en Londres al campo de entrenamiento de los infantes de Marina en Lympstone, la instrucción de personal de las fuerzas especiales argentinas por especialistas del Servicio Aéreo Especial (SAS) británico y la instrucción de tiro con misiles dada al buque argentino Santísima Trinidad, dirigida por personal británico en el polígono de tiro marítimo inmediato a las islas, en fecha tan avanzada como el 4 de marzo.

...///...

. Las declaraciones del General Galtieri en ocasión de su nombramiento como presidente en diciembre de 1.981 y las predicciones del diario argentino "La Prensa" sobre la invasión, en enero de 1.982.

. La compra por un diplomático de la Embajada Argentina en Londres de un considerable número de ejemplares de planos de las Islas Malvinas, en un establecimiento público dedicado a la venta de cartografía.

. La preparación de una flota argentina de 15 barcos durante el mes de marzo y la noticia comunicada a Londres el día 6 del mismo mes del aterrizaje en emergencia de un avión de transporte argentino C-130, en el aerodromo de Port Stanley, que en realidad comprobaba las posibilidades y estado de las pistas.

. El desembarco, el día 19 de marzo, del equipo encargado del desguace de una factoría ballenera en Georgia del Sur, entre los cuales se piensa iba personal de la Marina argentina, que izó la bandera nacional y sirvió de pretexto inmediato a la invasión, ante la insistencia británica en el cumplimiento de determinados trámites administrativos y la amenaza de expulsión en caso contrario.

. El día 25 de marzo se inicia el movimiento de una flota argentina de 15 barcos, acompañados de aviones y helicópteros, en lo que se califica como los ejercicios periódicos de Estado Mayor que se suelen desarrollar en la zona.

. En la noche del 1 de abril se envía a Londres una comunicación télex desde las islas, alarmadas por rumores de invasión inmediata y por noticias de Buenos Aires, donde ya es clamor popular con manifestaciones callejeras.

2. LA MOVILIZACION BRITANICA

Paralelamente a la movilización de la opinión nacional - en la que se acalla la indignada reacción de la oposición con la dimisión del Ministro de Asuntos Exteriores, se obtiene del Parlamento un "cheque en blanco" para la recuperación de la soberanía y se inicia la concienciación de la opinión pública por los medios de comunicación - comienza la movilización de recursos para hacer frente a la guerra.

Para ello contaba Gran Bretaña con las enseñanzas obtenidas de los ejercicios tácticos denominados "Crusader-80", los más importantes desde la GM II, con los que se trató de comprobar en términos reales la capacidad de los recursos nacionales para hacer frente a un ataque por sorpresa del Pacto

...///...

de Varsovia contra Europa Occidental en general y contra el I C.E. británico, destacado en Alemania, en particular. Tal preparación se materializó en la salida de una primera flota de 32 buques tan solo 72 horas después de adoptarse la decisión de intervención.

Fueron requisados 54 buques pertenecientes a 33 compañías civiles, 19 de ellos fueron habilitados para el despegue y toma de tierra de helicópteros y la mayor parte preparados para el abastecimiento en alta mar. En los transportes de contenedores ("Atlantic Conveyor" y "Atlantic Causeway") se acondicionaron pistas para aviones Harrier de despegue vertical.

Los transatlánticos "Canberra" y "Uganda", que se encontraban en cruceros de recreo, recibieron orden de regresar a puerto, haciéndolo a Inglaterra y Gibraltar respectivamente, el último después de desembarcar el pasaje en un puerto del Mediterráneo. Varios transbordadores de líneas dedicadas al cruce del Canal de la Mancha fueron también requisados y aprovechados sin modificación, ya que en su construcción se tienen en cuenta determinadas especificaciones militares. Del mismo modo, se utilizó un barco frutero como almacén central para productos alimenticios perecederos y cinco pesqueros de arrastre fueron habilitados como dragaminas.

La requisa del transatlántico "Queen Elizabeth II", aparte su enorme capacidad de transporte - 3.000 hombres de la V Brigada de Infantería, que fueron transbordados a otras unidades navales en aguas de Georgia del Sur - tuvo también un valor simbólico, que realzó el prestigio de la operación, por lo que representa en la flota mercante británica y mundial. Precisamente por ello, ante la imposibilidad de dotarle de una protección adecuada y temiendo fuera objetivo preferente para los submarinos convencionales argentinos, navegó en solitario a velocidad de 30 nudos y siguiendo un derrotero próximo a la costa africana.

Las operaciones de movilización incrementaron enormemente las actividades de los astilleros, en los que fueron puestos en servicio barcos que esperaban el desguace en bases navales, y el portaaviones "Illustrious", cuya entrada en servicio estaba prevista para 1.983, aunque no participó en las operaciones, pudo zarpar rumbo al Atlántico Sur el 2 de agosto para relevar al "Invencible".

Entre los buques movilizados se observa la presencia de un barco cablero, que no ha sido comentada en los medios de comunicación. Puesto que su utilización como tal en el tendido o reparación de cable submarino no es plausible, se piensa en la posibilidad de que se hubiera previsto la instalación de una red de hidrófonos para la detección de submarinos, y ello fundado en dos indicios:

...///...

- la existencia de un sistema similar en el Atlántico Norte, entre Groenlandia y Noruega.

- el "Plan Advokaat", que preveía el mismo sistema en el Atlántico Sur como primera cooperación entre los países del hemisferio con vistas a una posible futura OTAS (Organización del Tratado del Atlántico Sur).

4. JUSTIFICACION BRITANICA DE LA INTERVENCION ARMADA

Inicialmente, en los sucesivos y frecuentes comunicados oficiales difundidos al público, se afirmaba que la intervención militar obedecía únicamente a la necesidad de salvaguardar los intereses de los ciudadanos británicos allí establecidos y restablecer la soberanía británica temporalmente perdida. Posteriormente, se intentó reforzar este argumento con el de la defensa de los principios democráticos frente a las violencias de los regímenes totalitarios. El argumento inicial se ve en parte desmontado por el trato discriminatorio dado a los habitantes de las islas, como al de otros territorios británicos, que permitió a Lord Jenkins argumentar su interpelación al Parlamento fundamentada en la deportación de los habitantes de la isla de Diego García en 1.966.

Es posible que en la decisión intervinieran también otros factores:

- El temperamento vehemente de la Primer Ministro y la coyuntura de política interior.

- El deseo de restablecer el prestigio británico en la Commonwealth, aprovechando un adversario considerado de tercera categoría.

- Intentar, igualmente, reforzar el prestigio británico dentro de la OTAN.

En círculos informado se rumoreó que los Jefes de Estado Mayor, más conocedores de las posibilidades reales, asesoraban en el sentido de no llegar a un enfrentamiento armado en razón a las condiciones meteorólogicas imperantes en el teatro de operaciones, la dificultad para la obtención de información táctica únicamente con medios propios y la muy costosa maniobra logística, junto a la evaluación del adversario, en posesión de determinados medios de alta tecnología y al que se suponía imbuído de una firme voluntad de vencer.

De cualquier modo, la decisión firme de una intervención armada con todas sus consecuencias no se produce hasta el momento en que coinciden dos hechos esenciales: la llegagada de la flota a la zona y la clara definición de la postura de los Estados Unidos de firme apoyo a la Gran Bretaña.

...///...

7

Por lo que respecta a motivaciones y justificación de la intervención armada británica es significativo el informe del representante militar del Reino Unido al Comité Militar de la OTAN, que afirma:

"El Reino Unido no eligió empeñarse en un conflicto militar en el Atlántico Sur. El uso ilegal de la fuerza por la Argentina en una agresión no provocada, trataba no sólo de destruir el estilo democrático libremente escogido por los habitantes de las Islas Malvinas, sino también las bases en que se sustenta el orden internacional".

"El derecho fundamental de Gran Bretaña a la autodefensa, según el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, habría justificado la adopción por el Gobierno británico de una política puramente militar para acabar con la crisis".

En vez de seguir este camino, explica que se decidió adoptar una política de presión sobre la Argentina en tres frentes: el militar, con el rápido envío de la Fuerza Expedicionaria; el económico, con las medidas adoptadas por la CEE y otros países; y el diplomático, a través del Consejo de Seguridad dela ONU.

Trata de justificar el no haber llegado a una solución pacífica de la crisis con la negativa argentina a negociar: "Sin embargo, cada vez estaba más claro para nosotros que la Argentina no estaba preparada para negociar seriamente.Ellos jugaban con el tiempo, con la esperanza de mantener los frutos de la agresión. En estas circunstancias, no había más alternativa que la acción militar".

Sin embargo, es claro que la resposabilidad de no haber llegado a un acuerdo pacífico es también británica y que en las distintas fases de la negociación cada parte pretendía en lo posible mantener las ventajas adquiridas.

Esta faceta y la absoluta decisión británica de llegar a una solución total, que culminara con la derrota argentina o con su renuncia a toda reivindicación o a cualquier ventaja adquirida en la fase inicial, se ve clara cuando intenta justificar su oposición a la resolución de la ONU sobre un alto el fuego: "Desearía explicar por qué no fuimos capaces de apoyar la moción subsiguiente de las Naciones Unidas para un inmediato alto el fuego incondicional....Nosotros ya habíamos visto el flagrante desacuerdo de Argentina con la resolución 502 del Consejo de Seguridad. No existía nada en la nueva moción, tal como un calendario para la retirada de las tropas, que pudiese estimular a obedecer tal resolución. En efecto, la resolución solicitaba un alto el fuego sin ningu-

...///...

na perspectiva de que Argentina retirase sus tropas. Pero nosotros ya habíamos enviado una gran Fuerza Expedicionaria hacia el Atlántico Sur. Se habían perdido vidas británicas y habíamos llevado a nuestras fuerzas a una posición donde pudieran restaurar la democracia al pueblo británico. No podíamos simplemente detener el fuego y - este es el punto crucial - dejar a los argentinos allí donde deseaban estar. Si hubiésemos hecho eso nada habría cambiado, a pesar de nuestros esfuerzos, y la agresión hubiese sido consumada".

5. EL BLOQUEO AERONAVAL

Las autoridades británicas adoptaron diversas decisiones que afectaban a la libertad de navegación y tránsito en el teatro de operaciones y en otras zonas más alejadas con él relacionadas.

. El día 12 de abril fué declarada "Zona de Exclusión Marítima" la comprendida en un radio de 200 millas marítimas a partir de las Islas Malvinas.

. El día 30 de abril, coincidiendo con la llegada a la zona de la Fuerza Expedicionaria, la citada "Zona de Exclusión Marítima" se convirtió en "Zona de Exclusión Total", lo que suponía la ampliación del bloqueo marítimo de las islas con un bloqueo aéreo adicional y el consiguiente cierre teórico del aeropuerto de Port Stanley.

. El día 7 de mayo se declaró el "bloqueo" de la costa Argentina, con el anuncio de que cualquier barco o avión argentino que se encontrase a más de 12 millas de la costa sería tratado como hostil.

. El día 10 de mayo fué declarada "Zona de Control Terminal" la comprendida en un radio de 100 millas marinas alrededor de la Isla Asunción.

Todas estas medidas, aún cuando no fueran tomadas hasta contar con medios en la zona que pudieran forzar su cumplimiento - presencia de submarinos para la "Zona de exclusión marítima" y posibilidad de interceptación aérea para la "Zona de exclusión total" - tuvieron una eficacia relativa, pues ni el aeropuerto pudo ser cerrado al tráfico durante las operaciones, a pesar de los bombardeos, ni la decisión del bloqueo consiguió encerrar a la totalidad de la flota argentina en sus aguas territoriales.

Sin embargo, es más probable que la decisión del bloqueo aeronaval del territorio continental argentino fuera tomada más como medida necesaria para limitar las posibilidades de reconocimiento e información argentinas que para confinar su flota en las aguas territoriales, ya que para ésta era amenaza suficiente la evidente superioridad naval británica.

...///...

Como factores que contribuyeron a la adopción de esta decisión han sido citados los tres hechos siguientes:

- El merodeo que hiciera el mercante "Río de la Plata" siguiendo los movimientos de la flota británica durante su aproximación al teatro de operaciones. Detectada su presencia, recibió aviso de un destructor para alejarse.
- La sospecha de que pudiera haber sido un avión "Boeing 707" el que diera la posición del destructor "Sheffield" al avión que lo hundió con un misil "Exocet".
- La presencia del pesquero "Narval" en la zona de operaciones, que fué atacado por helicópteros, y que se comprobó llevaba a bordo un oficial de la Armada argentina. Se pensaba que este barco estaba destinado a la localización de objetivos en zonas de escasa visibilidad.

El establecimiento de una línea de prohibición a todo lo largo de la costa argentina y a 12 millas de distancia de ella tendría un efecto disuasorio, por lo que respecta a la presencia de embarcaciones no identificadas en las próximidades de unidades navales británicas, pudiendo así la flota concentrarse sobre sus objetivos militares.

6. FACTORES CONDICIONANTES DE LAS OPERACIONES

Aparte la distancia del teatro de operaciones al territorio metropolitano británico, el factor más importante condicionante de las operaciones ha sido el climático y meteorológico correspondiente a la época en que se desarrollaron. La programación de las operaciones debía venir supeditada a la proximidad de la entrada del invierno, en que las condiciones meteorológicas se agravarían, impidiendo prácticamente cualquier actividad.

En el período considerado estaban previstas fuertes galerranas, con olas de hasta 12 metros y vientos de 70 nudos, racheados y cambiantes. Frecuentes hielos, nieves y aguaceros, con temperaturas inferiores a los cero grados y aguas muy frías, con escasa posibilidades de supervivencia para un ser humano a partir de los 20 minutos. La visibilidad limitada y en ocasiones muy reducida, con escasas horas de luz al cabo del día.

Por lo que respecta al teatro de operaciones terrestre, éste se limita a las dos islas mayores, encontrándose los únicos objetivos de importancia en la mitad Norte de la isla Soledad: Port Stanley, como capital y por contar con las únicas instalaciones logísticas de relativa importancia, así como Port Darwin, nudo único de comunicaciones, con el aerodromo de Goose Green en su proximidad. Fueron por ello los dos únicos puntos con guarnición argentina apreciable.

...///...

El relieve general es de suaves ondulaciones, de las que emergen algunas sierras de alturas que no superan los 700 metros, principalmente en la mitad septentrional de ambas islas. En la de Soledad esta sierra constituye una espina dorsal en dirección Este-Oeste, que independiza por completo los compartimentos Norte y Sur para el acceso a Port Stanley El terreno es arcilloso, blando y esponjoso, con algunos afloramientos de roca y turba, con vialidad prácticamente nula para vehículos y de muy escaso rendimiento para tropas a pie. No existen carreteras, reduciéndose los caminos a los que unen Port Staley con algunos otros establecimeintos de colonos, que cuentan con riego asfáltico en las inmediaciones de la capital, pero que son intransitables en muchos puntos para todo tipo de vehículos.

Las costas, muy recortadas, ofrecen numerosos abrigos naturales, con infinidad de canales y estrechos entre las numerosas islas. Las dos islas principales se encuentran separadas por el Estrecho de San Carlos, de unos 30 Kms. de anchura media, que corre en dirección NE-SO. De aguas más tranquilas y costas más regulares y abrigadas que el resto del perímetro insular, dispone de playas de fácil acceso. Por ello sería elegido como zona de desembarco, además de por su distancia a la capital, lo que, si bien pudiera ser un inconveniente para la posterior maniobra terrestre, impediría la llegada de efectivos argentinos en tiempo oportuno. La acción sobre la isla de Pebble iría destinada a facilitar el acceso NE al canal.

7. LA MANIOBRA TACTICA

Podemos considerar la guerra de las Malvinas dividida en cuatro fases perfectamente diferenciadas:

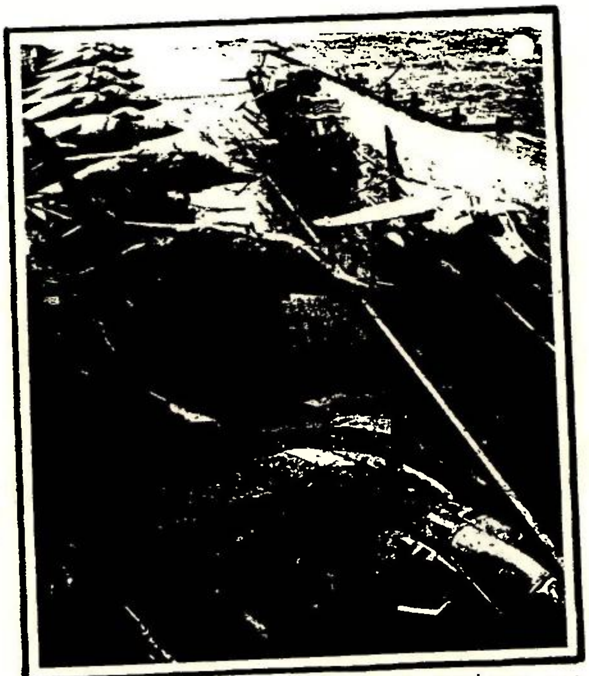
- El asalto anfibio argentino del 2 de abril, denominado "Operativo Rosario".
- El apresto de las respectivas fuerzas para la batalla, con el desplazamiento de la fuerza operativa británica y la organización de la defensa argentina.
- La batalla aeronaval.
- La batalla terrestre.

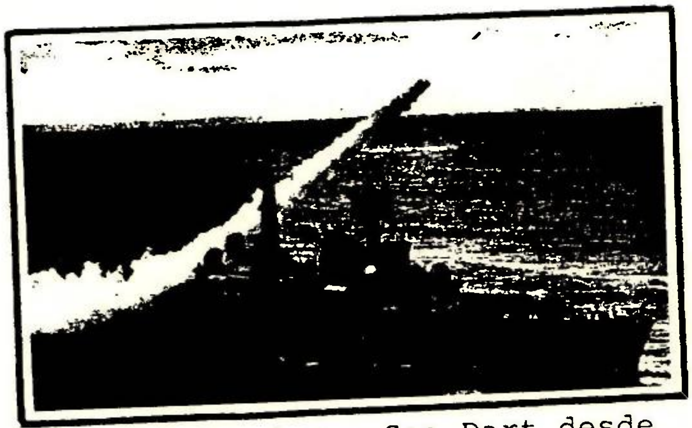
Examinados los aspectos más importantes de las dos primeras, pasaremos al análisis de la maniobra, tanto aeronaval como de desembarco y posterior fase terrestre.

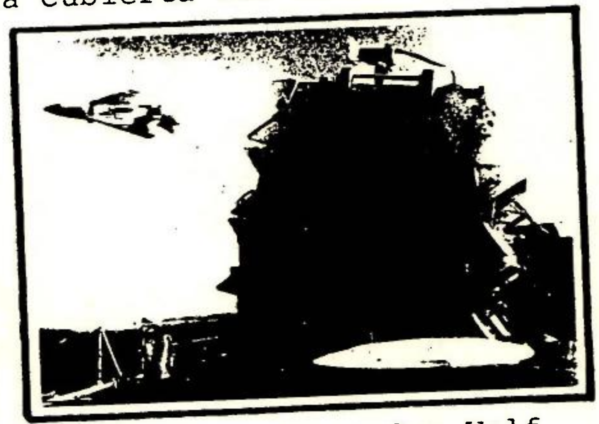
.../// ...

7.1. La batalla aeronaval

Dejando al margen la ocupación por las tropas británicas de las Islas Georgia del Sur - acción que se puede comparar con el "Operativo Rosario" por la escasez de la guarnición argentina y la distancia al continente - la tercera fase, la batalla aeronaval, comienza el 30 de abril con las primeras incursiones aéreas británicas contra Puerto Argentino. La acción sobre Georgia del Sur se saldó con el hundimiento del submarino argentino "Santa Fe" y el apresamiento de 261 argentinos entre los cuales debe incluirse la tripulación del citado submarino, lo que da idea de la escasa guarnición de la isla.


Harrier GR3 y Sea Harrier en la cubierta del Hermes.


Lanzamiento de un Sea Dart desde el destructor Bristol


Lanzamiento de un Sea Wolf

7.1.1. Acciones navales

Las únicas acciones puramente navales, es decir de buque a buque, llevadas a cabo por la flota británica, fueron el hundimiento del crucero argentino "General Belgrano" por el submarino "Conqueror" y el del transporte "Isla de los Estados".

.../// ...

El resto de los ataques sufridos por unidades navales argentinas - hundimiento del pesquero "Narval" y averías en los transportes "Río Carcaña" y Bahía Buen Suceso", aviso "Alférez Sobral" y guardacostas "Río Iguazú" - fueron producidos por aviones o helicópteros británicos.

Por parte argentina, la flota de superficie quedó relegada a sus aguas territoriales después del ataque al "General Belgrano". Aunque los británicos no informaron nunca sobre el asunto, existe constancia, de fuente argentina, de dos acciones a cargo de submarinos: el torpedeamiento y avería de una fragata tipo 22, no identificada, y el ataque al portaaviones "Invencible - posiblemente a cargo del submarino S-209 "San Luis" - que costó a éste 70 horas de inmersión para eludir la reacción británica. Esta información ha sido confirmada por el diario "Washington Post", que afirma que al menos un submarino argentino estuvo en la mar por un tiempo superior a un mes y regresó sin daño a puerto después de atacar a la flota inglesa.

7.1.2 Acciones aéreas

Podemos clasificar en tres tipos las acciones aéreas que tuvieron lugar durante la guerra de las Malvinas:

- Combates avión-avión, que disminuyeron en número conforme las operaciones avanzaban.

- Ataques a tierra en apoyo de acciones propias, con aviones "Harrier" británicos y "Pucará" argentinos.

- Ataques a la Royal Navy por aviones argentinos, que a su vez subdivideremos en tres clases:

  . raids de poca envergadura, llevados a cabo por aviones "Pucará" y "Aermacchi",

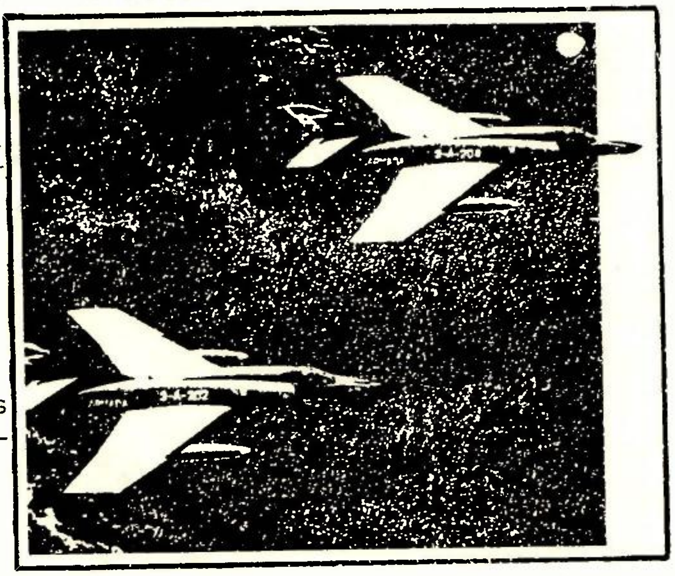
  . ataques con bombas por aviones "Skyhawk", el tipo de acción más frecuente, y

  . ataques con misiles, llevados a cabo por el binomio "Super Etendard-Exocet".

Por lo que respecta al combate aéreo clásico, observadores situados en el bando argentino afirman que los "Harrier" se mostraron inferiores a los "Mirage", mientras que obtuvieron mejores resultados cuando se trataba de interceptar los "Skyhawk" que atacaban a la flota. Sin embargo, una fuente oficial de las Fuerzas Aéreas afirma que a partir del momento en que fueron dotados con los misiles "Sidewinder" se constituyeron en enemigos implacables y de gran eficacia en el combate a alturas bajas y medias.

...///...

Fuentes británicas, sin duda con evidente afán de promocionar la industria de guerra nacional, llegan a afirmar que los "Harrier" obtuvieron 31 victorias aéreas confirmadas sin perder un sólo aparato y que los 14 misiles "Sidewider" disparados por la Escuadrilla 800, embarcada en el portaaviones "Hermes", derribaron 13 aviones argentinos.



Super Etendard de la Aviación naval argentina.

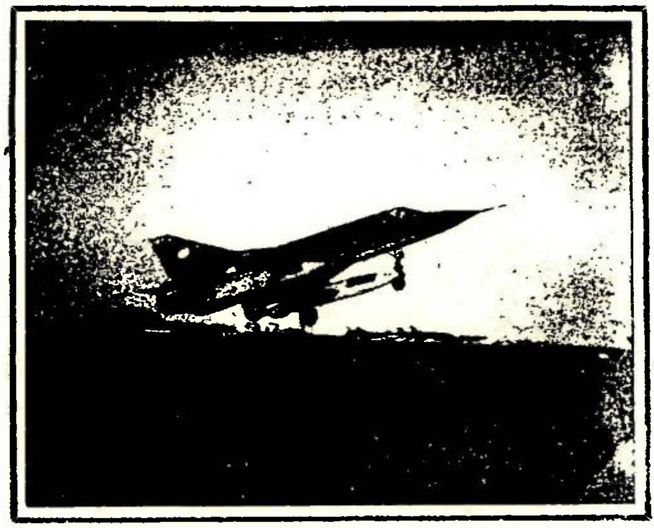
Las misiones contra objetivos terrestres de uno y otro bando pueden considerarse como clásicas, sin aportar novedades dignas de señalar. La falta de experiencia en operaciones aeroterrestres fué acusada por los "Sea Harrier", que sufrieron severas pérdidas ante la AAA, por lo que hubo que recurrir a los "Harrier GR3 de la RAF, mejor entrenados en estos procedimientos tácticos. Las escasas misiones realizadas por los aviones de bombardeo "Vulcan" no resultaron todo lo eficaces que era de esperar; no consiguieron inutilizar la pista del aeropuerto de Por Stanley y en una misión contra la instalación radar de esta capital solo consiguieron derribar las antenas - con un misil antiradar "Shrike" - debiendo aterrizar en Brasil a su regreso el avión que realizó esta misión, al no poder reabastecer en vuelo por rotura de la lanza. Fueron las acciones de bombardeo a mayor distancia jamás realizadas, 5.600 kms. desde la isla de Ascensión, con tres abastecimientos en vuelo a lo largo del recorrido.

Restos de un Pucará, destruido por bombardeo.

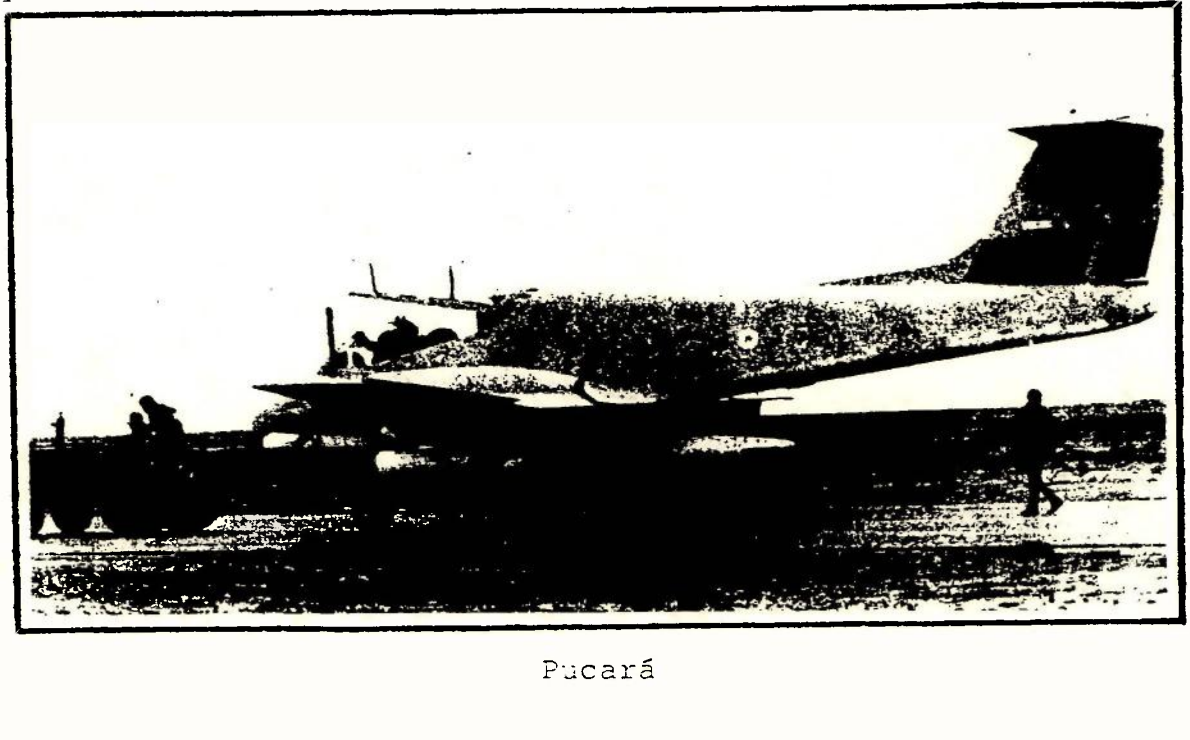
La contribución más efectiva de la aviación argentina fueron sus ataques a la flota británica. Hubo incursiones, más bien simbólicas, de aviones "Pucará" y "Aermacchi" procedentes de las islas sobre objetivos navales, constituyendo una sorpresa las acciones de estos últimos, dadas las limitaciones inherentes a estos aviones de entrenamiento.

...///...

En sus ataques desde bases situadas en el continente, la aviación argentina se enfrentó a diversos problemas: las condiciones climatológicas que limitaban la visibilidad y techo; la situación de los objetivos en la zona límite de la autonomía; la carencia de medios aéreos adecuados de reconocimiento y detección; y el potencial de la defensa antiaérea de la fuerza operativa británica. Para eludirlos desarrollaron diversas técnicas, como lanzamiento de una primera oleada para detección de objetivos y señalamiento a las siguientes, vuelo a ras de agua para evitar la localización y la acción de la defensa antiaérea, y diversión y saturación de radares enemigos con otros aparatos, incluso civiles sin armar. A base de aeronaves civiles se organizó el Escuadrón "Fenix", que constituyó una valiosa ayuda en el guiado de escuadrillas de ataque hasta las proximidades de los objetivos, en la retransmisión de comunicaciones entre el Comando FAS y los cazabombarderos y en salidas de diversión para confundir a los radares y aviones de interceptación enemigos.

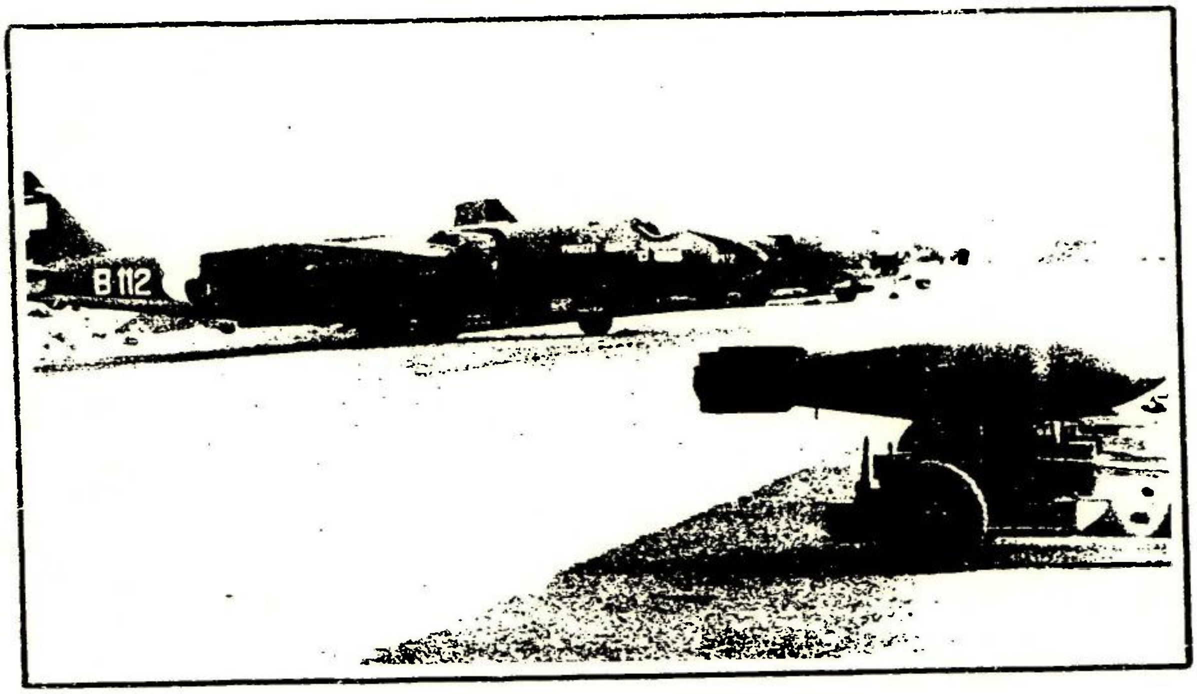


Mirage III



Pucará

.../...



Canberra argentinos

La distancia a los objetivos obligaba a ajustarse en las misiones a un perfil alto-bajo-alto y el escaso tiempo sobre los objetivos imposibilitaba el empeñarse en combates avión-avión.

La necesidad de volar a muy baja cota, hizo que perdieran eficacia los ataques con bomba, ya que al ser lanzadas - a veces a distancias de solo diez metros - no había tiempo suficiente para el armado del detonador, por lo que - según confiesan fuentes británicas - un 80% de las bombas que hicieron blanco no explosionaron (la fragata "Plymouth", por ejemplo, recibió cuatro bombas sin que ninguna de ellas hiciera explosión). Por el mismo motivo, algún avión argentino fué alcanzado por los mismos efectos de la explosión por él provocada.

La actuación del binomio "Super Etendard-Exocet" se materializó en tres ataques, que tuvieron como resultado el hundimiento del "Sheffield" y del "Atlantic Conveyor", y según fuente argentina, la puesta fuera de combate del portaaviones "Invencible", no reconocida por los ingleses, pero que hoy parece evidente. En este último ataque parece que el misil fué escoltado a ras de agua por una escuadrilla de cuatro "Skyhawk", para protegerlo de los radares enemigos y que en el último momento se quedaron retrasados para rematar el ataque con bombas.

...///...

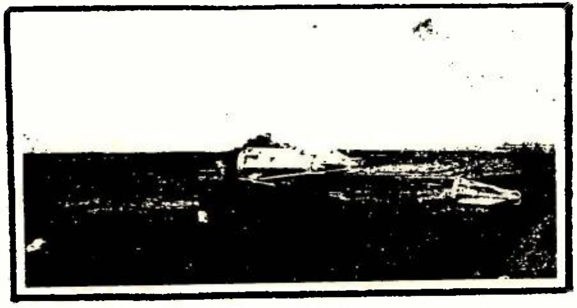
Según estadísticas argentinas, los "Super Etendard" realizaron 26 misiones, en el curso de las cuales se lanzaron 7 "Exocet", 5 de los cuales hicieron blanco.

El "Exocet" que hundió el "Atlantic Conveyor" parece ser iba dirigido contra el portaaviones "Hermes", siendo apartado de su objetivo inicial por las contramedidas electrónicas de un helicóptero "Lynx".

7.13. La defensa antiaérea

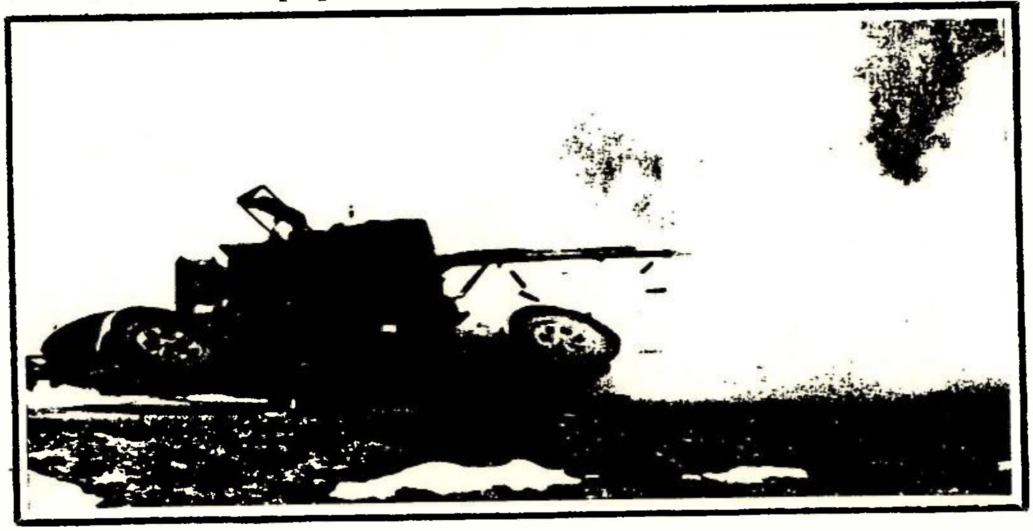
La defensa antiaérea establecida en tierra contaba con misiles tierra-aire del tipo "Blowpipe" y "Rapier" por parte británica y "Blowpipe", "Tigercat" y "Roland" del lado argentino, a los que se unían los cañones antiaéreos de 35 y 20 mm.

Para la detección radar y dirección de tiro contaban los argentinos con los radares AN/TPS-43 y AN/TPS 44 y con la dirección de tiro Super Fledermaus, que, según fuentes británicas, fué incapaz de dirigir el tiro contra los aviones "Harrier", quizá debido a las contramedidas electrónicas utilizadas por el adversario.



Lanzador Tigercat argentino

Se señala una notable actuación defensiva en ambos bandos del misil tierra-aire ligero "Blowpipe" contra acciones de ataque a tierra, pero parece ser que la mayor eficacia de la defensa antiaérea argentina la propocionaron los cañones. Los ingleses reconocen dos helicópteros "Gazelle" derribados por el misil "Blowpipe", un "Harrier" derribado por misil



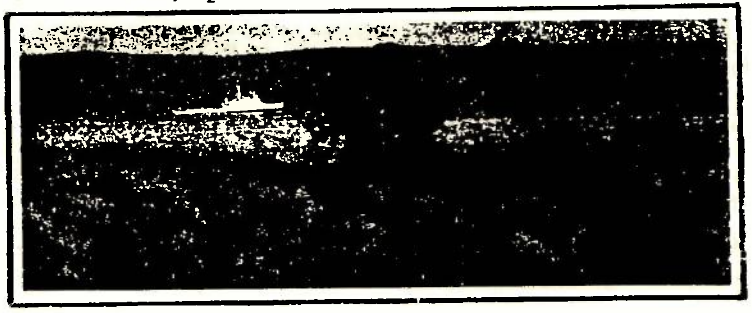
Cañón AA. argentino en acción

...///...

"Roland" cuando volaba a 12.000 pies, y cinco "Harrier" abatidos por cañones antiaéreos. Por su parte, los argentinos justifican la escasa resistencia final de Puerto Argentino con la dificultad en proporcionarles apoyo aéreo debido al despliegue británico de misiles "Rapier", Hawk" y "Blowpipe", que crearon un paraguas defensivo impenetrable para su aviación, que, hay que reconocer, se encontraba ya muy quebrantada.

En cuanto a los sistemas de defensa aérea instalados en las unidades navales británicas, parece ser que los proyectiles "Seawolf" respondieron bien, pero no así los "Sea Dart", que desfraudaron las esperanzas en ellos depositadas.

El propio Ministro de Defensa británico reconoció que se habían producido fallos en algunos materiales, y concretamente en los misiles "Rapier", lo que provocó las críticas de la industria de guerra nacional.



Unidad de tiro Rapier británica en la Bahía de San Carlos.

Las estadísticas dadas por los ingleses sobre derribos de aviones argentinos incurren en contradicciones, pues mientras en un documento se afirma haber sido disparados 27 misiles "Sidewinder" con 24 blancos obtenidos, en otro se contabilizan 26 derribos por "Sidewinder". Del mismo modo, mientras estas estadísticas atribuyen todos los derribos de "Mirage" a misiles de diversos tipos, el capitán de un buque auxiliar afirma haber derribado 5 de estos aviones con sus cañones "Bofors" de 40/70. También se atribuyen 7 derribos a los cañones "Aden" de 30 mm.

7.2. La maniobra terrestre

Relacionadas en orden cronólogico, las acciones significativas de la maniobra terrestre fueron las siguientes:

- Intento de helidesembarco en la Isla Soledad.
- Acción de comandos sobre la isla Pebble.
- Desembarco en la bahía de San Carlos.
- Toma de Port Darwin y Goose Green
- Traslado a la región de Puerto Argentino.

...///...

. Desembarco en Pleasant Bay y ocupación de las alturas inmediatas a la capital.

. Rendición de la guarnición de Puerto Argentino.

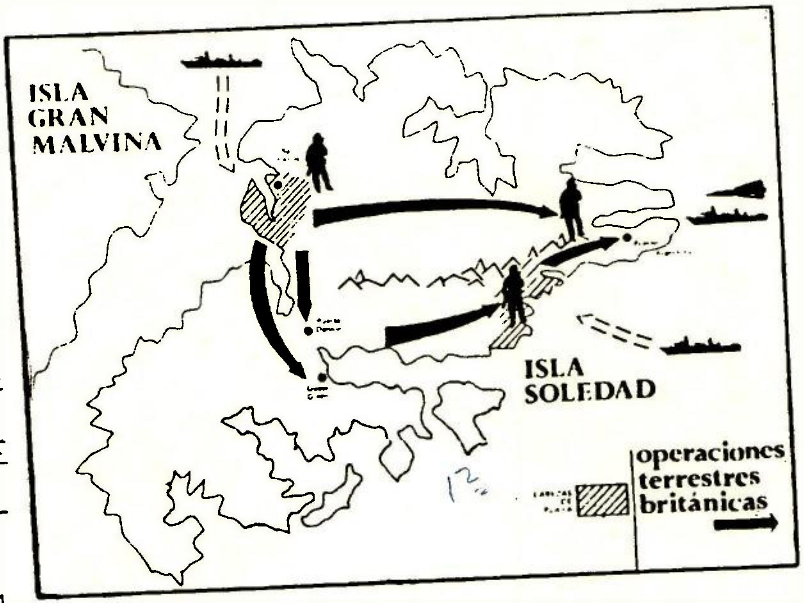
El día 1º de mayo, coincidiendo con un intenso bombardeo naval y aéreo de la Isla Soledad, se intenta un desembarco helitransportado en diversos puntos de la misma, que fué rechazado, al parecer con pérdidas importantes británicas, que fueron silenciadas por el Mando.

La acción sobre la isla Pebble, en la extremidad Norte de Gran Malvina, tuvo por finalidad la destrucción de una estación radar, depósitos de municiones y aviones "Pucará". Fué precedida por el desembarco de comandos desde botes neumáticos el día 11 de mayo, para obtención de información sobre objetivos y zonas de aterrizaje de helicópteros. En la noche del 14 al 15 desembarcaron una sección de Comandos de la Marina (SBS) y un observador avanzado de artillería para dirección del tiro naval, mientras se realizaba la voladura de los objetivos previstos. La acción se saldó, según fuente británica, con la destrucción de la estación radar, los depósitos de munición y 11 aviones "Pucará", y sólo dos heridos entre los participantes ingleses, que fueron evacuados en helicópteros "Sea King".

El 21 de mayo y en días posteriores, se efectuó en la bahía de San Carlos, al Oeste de la Isla Soledad, el desembarco de un total de 8 batallones pertenecientes a la III Brigada de Comandos y a la V Brigada de Infantería. El desembarco de los gruesos, procedentes de los buques que habían entrado en el canal que separa las dos islas, fué precedido por el de paracaidistas helitransportados. El desembarco no produjo apenas bajas en combate terrestre, dos helicópteros "Gazelle" derribados, debido a lo reducido de la guarnición argentina de San Carlos, que se retiró casi sin combatir dejando nueve prisioneros, pero las pérdidas fueron importantes en buques, hombres y material, a causa de la vigorosa reacción de la aviación argentina, que hundió el portacontenedores "Atlantic Conveyor", las fragatas "Antelope" y "Ardent" y el destructor "Coventry", averiando otros varios.

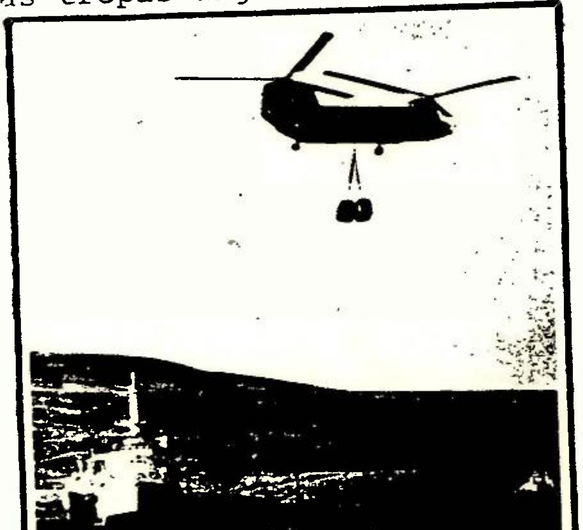
A partir de este desembarco y desde la cabeza de playa establecida en la Bahía de San Carlos, que fué abundantemente abastecida de material durante la duración de las operaciones se inicia la maniobra terrestre con un movimiento envolvente de tenaza hacia Puerto Argentino, bordeando la zona montañosa

...///...



central, por el Norte a través de Douglas y Teal, y por el Sur en dos fases, la inicial de ataque a Port Darwin y Goose Green, y la segunda de aproximación a la capital.

Las fuerza británicas llegaron a Port Darwin, en el istmo que une las zonas Norte y Sur de la Isla Soledad, objetivo importante por controlar el acceso Sur a Puerto Argentino y el aerodromo de Goose Green, del que partían la mayor parte de las salidas de apoyo aéreo directo de los "Pucará", y la segunda guarnición militar argentina en importancia de las islas, con cerca de 1.400 hombres. La toma de Port Darwin se realizó el 28 de mayo sin grandes dificultades, en una operación clásica montada por los Batallones 2º y 3º del Regimiento Paracaidista, precedida de un movimiento nocturno de aproximación a pie para ocupar la base de partida. Desde ella se realizó el ataque mediante una acción frontal fijante, con apoyo artillero importante, y un movimiento envolvente para caer sobre la retaguardia de las tropas argentinas.


Transporte por helicóptero Chinook en la Bahía de San Carlos.

Mayores dificultades tuvieron las tropas británicas para la toma de la localidad de Goose Green, que hubo de ser sometida a 10 horas de fuego intenso antes de ser ocupada. La operación costó a las tropas atacantes 34 heridos y 18 muertos, entre ellos el Teniente Coronel Jefe del Batallón; por parte argentina se produjeron 45 muertos.

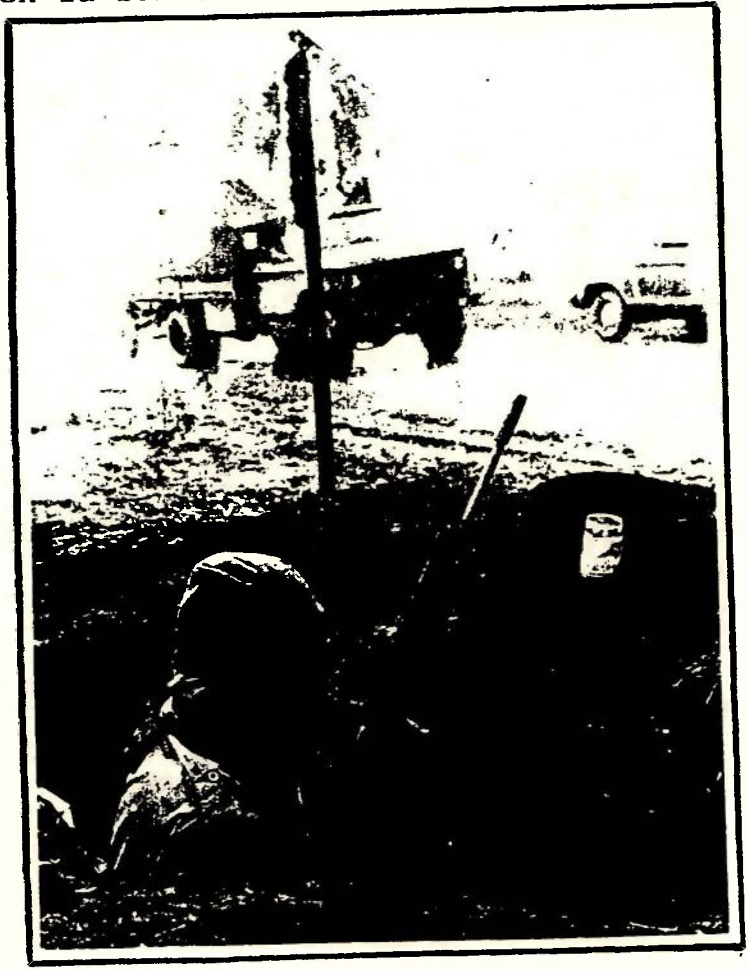
El número de prisioneros argentinos como consecuencia de ambas operaciones sucesivas fué superior a 1.200. Con la toma de estas dos localidades, únicas con guarnición

...///...

importante en la isla, aparte Puerto Argentino, quedaba abierto el camino hacia la capital y las fuerzas británicas dispondrían de un aeródromo en el que posar en tierra los aviones "Harrier" necesarios para el apoyo de operaciones posteriores, al que se unirían las pistas de circunstancias que se habilitaban en la cabeza de playa de San Carlos.

Entre tanto, el avance iniciado por el Norte había progresado sin grandes problemas, a pesar de las dificultades que el terreno presentaba, al no encontrar ninguna resistencia argentina, de modo que el día 31 de mayo daban ya vista al Monte Kent. La progresión por el Sur fue más lenta, por la necesidad de montar el ataque a Port Darwin y Goose Green y la necesaria reorganización posterior.

Esta progresión por el Sur fué combinada con un nuevo desembarco en la zona de Fitzroy, en Pleasant Bay. El Mando británico justifica la necesidad de este desembarco, en el que sufrieron numerosas bajas, por las pérdidas de helicópteros ocasionadas por el hundimiento del "Atlantic Conveyor" en la Bahía de San Carlos. Al parecer recibieron información, por la red telefónica de la isla, de un granjero de la zona, en el sentido de que ésta se hallaba desguarnecida de tropas argentinas. Efectivamente, no hubo reacción terrestre argentina, pero el desembarco pudo ser observado y en la lógica reacción aérea, muy eficaz por no estar todavía instalada la defensa aérea en tierra, ya que los misiles Rapier estaban siendo transportados por helicóptero, se produjo el hundimiento del buque de desembarco "Sir Galahad" y de la fragata "Plymouth", siendo tocados otro buque de desembarco -"Sir Tristram" - y al menos otra fragata. En el "Sir Galahad" perecieron 56 hombres del Batallón de Guardias de Gales y los argentinos contabilizan unas 400 bajas británicas entre muertos y heridos (131 según fuentes inglesas).



Soldado argentino en un pozo de tirador.

...///...

Vista de Puerto Argentino

Las dos acciones convergentes sobre Puerto Argentino, que tenían por objetivo los montes Kent y Challenger, que dominan la capital al Norte y Sur, respectivamente, sufren un compás de espera para permitir la acumulación de medios logísticos y los cambios de asentamientos de la artillería de 105 por medio de helicópteros.

El día 10 de junio se llevaron a cabo dos acciones frontales simultáneas. de las cuales la de mayor importancia fué la dirigida contra el Monte Kent, por considerarse posición clave en el perímetro de la Zona de Seguridad del sector defensivo de Puerto Argentino. En esta acción fué resolutiva la actuación de la artillería británica, con un total de cinco Baterías de 105 mm. a 6 piezas. Se realizaron acciones muy rápidas de contrabatería, con proyectil rompedor y espoleta a tiempos, lo que produjo bajas importantes en las posiciones argentinas con insuficiente protección y densidad de ocupación muy superior a la normal. A este apoyo se unió el de la artilllería naval sobre objetivos puntuales.

...///...

El día 13 de junio llegaron las tropas británicas a las afueras de Puerto Argentino, estableciéndose de común acuerdo una zona de la capital a la que pudiera acogerse la población civil, y produciéndose la rendición de la guarnición argentina el día 14, sin que la batalla final de Puerto Argentino llegara a tener lugar.

8. ASPECTOS PARTICULARES DEL CONFLICTO

8.1. La información

El mismo representante militar del Reino Unido reconoce en su informe ante el Comité Militar de la OTAN: "Antes de la invasión argentina de las Islas Falkland, la cobertura de nuestros servicios de información sobre las Fuerzas Armadas argentinas era muy limitada y abarcaba únicamente aspectos muy generales sobre organización, equipo y fuerza".

"La ruptura de hostilidades requirió que las Secciones de Inteligencia de los Estados Mayores produjeran la misma clase de detalles que los Estados Mayores Operativos están habituados a tener sobre las fuerzas del Pacto de Varsovia".

"A medida que transcurría el tiempo, aumentó nuestro conocimiento de las fuerzas argentinas y de su dispositivo. A todos los civiles y marinos que habitaban en las islas se les interrogó con detalle. Un isleño, incluso había fotografiado el equipo argentino y tomado notas de su disposición en los alrededores de Port Stanley. Su película, que fué sacada de contrabando, proporcionó la primera confirmación de la presencia de sistemas de misiles Tigercat, radar "Skyguard" TPS-45 y las posiciones de la artillería de campaña y antiaérea. El resultado es que se pudo realizar un superponible detallado de las posiciones argentinas en los alrededores de Port Stanley para el 28 de abril".

Es poco probable, sin embargo, que para la confección del citado superponible se utilizasen únicamente las informaciones procedentes de la población local. Para ello pudieron contar con la colaboración de los medios de reconocimiento estadounidenses, entre los que se han citado los aviones de reconocimiento estratégico U-2 y SR-71, así como el conocido con el nombre de "Blackbird".

Por lo que respecta a satélites de reconocimiento fotográfico, se puede asegurar que contaron sin duda con la información procedente de los de la familia "Big Bird", que puede detectar objetos de hasta 15 cm. y de los cuales se viene lanzando uno por año a partir de 1.976. El día 11 de mayo, los Estados Unidos pusieron en órbita el que hacia el

...///...

número 18 de este tipo. Igualmente sobrevolaba diariamente la zona un satélite del tipo KH-11 - el número 4, puesto en órbita el 3 de septiembre de 1.981 - situado en una órbita más alta y que envía a tierra en forma digital la información recogida. Es posible, por otra parte, que los británicos tuviesen también acceso a la información facilitada por el NOSS-3 (satélite de vigilancia naval oceánica), que sobrevolaba la zona.

Aunque no está comprobada la ayuda que en materia de información pudiera proporcionar la URSS a la Argentina, ciertos hechos evidentes demuestran que los soviéticos aprovecharon las ventajas que la ocasión les ofrecía:

- El barco "Primorye", dotado de instalaciones para observación radar, sonar y de radio-interceptación, abandonó su zona de trabajo habitual, entre Escocia e Irlanda, para seguir al transatlántico "Canberra".

- Aviones TU-142 "Bear" realizaron vuelos entre Cuba y Angola, siguiendo los movimientos de la flota británica y efectuando misiones de reconocimiento electrónico y escucha radio.

- Las condiciones de bloqueo impuestas por los británicos determinaron que los soviéticos retiraran estos medios de reconocimiento, pero sus satélites siguieron funcionando, siendo puestos en órbita 7 "Cosmos" durante las fechas del conflicto.

8.2. La propaganda

Las acciones de propaganda fueron inteligentemente dirigidas y coordinadas a nivel nacional por Gran Bretaña, que ha demostrado gran experiencia en la labor de dirección de la opinión pública. Las dos operaciones recientes de propaganda para convencer a ésta de la necesidad de realizar gastos militares y conseguir la aprobación de éstos en el Parlamento, se habían realizado con motivo de:

- La operación "Crusader", para comprobar la capacidad de refuerzo en 48 horas al C.E. I destacado en Alemania.

- El Plan "Trident", cuyo gasto era dudoso que fuera aprobado por el Parlamento.

Con respecto a la guerra de las Malvinas, una vez sensibilizada la opinión pública con la aparición ante las pantallas de la Primer Ministro, ministros y miembros del Parlamento, se organizó una campaña de propaganda televisiva, en la que se insistía en los siguientes aspectos:

...///...

- necesidad del empleo de medios bélicos ante la agresión y la imposibilidad de resolver el conflicto por la vía diplomática;

- manipulación de la información procedente de Argentina, en la traducción o en ciertos matices;

- relieve dado a los esfuerzos diplomáticos del General Haig e insistencia en los lazos que unen a Gran Bretaña y EE.UU.

- presentación de los medios bélicos nacionales y campaña publicitaria acerca de su eficacia;

- campaña sobre la moral de los combatientes, con presentación de aspectos anecdóticos - salones de los trasantlánticos, instalaciones y actividades de recreo y entrenamiento en los barcos de guerra - ocultando las dificultades de la travesía y adversas condiciones meteorológicas.

Se observó una solución de continuidad en la campaña televisiva a partir del hundimiento del "Sheffield", desapareciendo de las pantallas la Primer Ministro hasta el momento de la conquista de Goose Green, en que las operaciones volvían a tomar un aspecto netamente favorable a Gran Bretaña.

El portavoz oficial del Ministerio de Defensa fué siempre muy escueto en la presentación de las noticias y los comunicados oficiales. En numerosas ocasiones, no se correspondieron con la realidad, conocida con posterioridad, en lo que respecta a número de bajas o presentación de determinadas acciones.

Es significativa la declaración del representante ante el Comité Militar de la OTAN: "Desde el primer momento estuvo claro para nosotros que la presentación de la operación al Parlamento y al público inglés era de la mayor importancia. A veces fuimos acusados de dar demasiada información y otras de dar demasiado poca. Creemos que el público tiene derecho a conocer lo que ocurre, pero este derecho está inevitablemente condicionado por la necesidad de preservar la seguridad de nuestras fuerzas y, en caso de daños o pérdidas, minimizar la angustia de las familias de los que sirven en la Fuerza Expedicionaria. En ocasiones, por consiguiente, juzgamos necesario reservar información. Fué preciso comprobar siempre cuidadosamente qué información facilitábamos.

Embarcamos con la Fuerza Expedicionaria 28 corresponsales, locutores de radio y TV, cámaras, etc. Navegaron en los barcos y desembarcaron con las tropas. Aquellos de ustedes que hayan escuchado la radio, estoy seguro opinaron que los reportajes fueron de gran calidad. Nosotros los consideramos como un valioso complemento a las declaraciones más formales, necesariamente concisas, hechas por los portavoces oficiales y basadas en los informes de las operaciones".

...///...

Sin embargo, la difusión de la propaganda televisiva también tiene sus inconvenientes, y a un observador avisado no se le podían escapar determinados aspectos, como:

- las servidumbres del terreno;
- las limitaciones del material, ausencia de carros pesados - por las citadas servidumbres del terreno -, pobreza en artillería naval y escasez de bocas de fuego;
- la presentación de los barcos portacontenedores habilitados como portaaeronaves les individualizaba como objetivo preferente;
- las pésimas condiciones climatológicas, que determinaron que la información meteorológica fuera declarada materia reservada;
- la publicidad dada a cartas de combatientes y otras indiscreciones, que eran fuente de información para observadores militares.

8.3. La logística

Ya tratado el tema de la movilización de la flota mercante británica, no haremos más que citar la afirmación del representante Militar del Reino Unido en la OTAN: "Posiblemente no hubiéramos podido enfrentarnos con las enormes cantidades de material y personal a mover hacia el Atlántico Sur con la Armada y la Flota Auxiliar solas, aunque utilizamos más del 85% de la Flota Auxiliar. Pero con la excelente cooperación del Departamento de Comercio, fué posible fletar y requisar todos los barcos que necesitamos". Se cifra en 400.000 metros cúbicos de combustible los utilizados para necesidades transmarítimas y más de 100.000 toneladas de material las transportadas por esta vía.

Inútil insistir sobre la importancia logística de la base de Ascensión. Continuaremos refiriéndose al informe del citado Representante Militar: "La Isla Ascensión era la base terrestre más próxima, de cualquier tipo, que pudimos utilizar, pero no era práctica ni eficaz como base operativa avanzada. Sin embargo, nos permitió ahorrar tiempo, enviando por aire personal para embarcarlo en navíos con destino a las Falkland. También nos proporcionó capacidad aérea para abastecimientos de emergencia. Al término de la operación habíamos movido 5.537 hombres y 6.307 toneladas de material a traves de la Isla de Ascensión, empleando más de 600 salidas de C-130 y VC-10 de la RAF. La Isla de Ascensión fué también la base desde la que se montaron las salidas de reconocimiento marítimo y bombardeo, apoyadas por los aviones "Victor" para abastecimiento en vuelo".

...///...

Hay que citar, del mismo modo, que las autoridades británicas contaron con las facilidades del aeropuerto de Dakar como escala para sus vuelos desde la metrópoli, registrándose en el mismo una extraordinaria actividad en cuanto a escalas de aviones C-130 británicos durante las fechas del conflicto.

En el capítulo de la logística, jugó un importante papel la ayuda proporcionada por los Estados Unidos a su aliado británico. Además de lo ya señalado en el apartado dedicado a la información, fuentes de la Inteligencia Naval argentina señalan la presencia de buques de apoyo, en número no determinado, que habrían sido proporcionados por la Marina de guerra de los Estados Unidos, así como el importante papel desempeñado por los aviones cisternas KC-135 de la USAF.

De cualquier modo, es preciso señalar que fuentes británicas han reconocido ya el papel jugado en materia de apoyo logístico por parte de los Estados Unidos, singularmente en los siguientes aspectos:

- seis millones de litros de combustible;
- munición de 20 mm., en cantidad no determinada;
- boyas-sonar antisubmarinas;
- indicadores de objetivos con dispositivos laser;
- 100 misiles aire-aire AIM-9L "Sidewinder";
- radares para misiles embarcados "Sea-wolf";
- aviones cisternas KC-135, destacados en Gran Bretaña, para cubrir la ausencia de los británicos enviados a la Isla de Ascensión;
- inteligencia.

A ello habrá que añadir el boicot que hicieron a la Argentina la mayor parte de los países suministradores de material de guerra.

8.4. Sanidad y alimentación

Nos referimos a estos apartados, como factores fundamentales a tener en cuenta en el mantenimiento de la moral del combatiente y a los que la organización británica dedicó especial cuidado.

...///...

D4

Aunque el Gobierno británico no ha publicado oficialmente estadísticas sobre las bajas sufridas durante el conflicto y no se estima probable su publicación mientras la opinión pública continúe sensibilizada, se calcula que hayan fallecido, aproximadamente, uno de cada diez heridos. Ello se considera una óptima proporción, si se compara con las cifras deducidas de recientes conflictos.

Factor fundamental en el éxito sanitario fué el tiempo de evacuación hasta el órgano específico de tratamiento, para el que se estimó que las bajas clasificadas de primera urgencia deberían ser tratadas en plazo no superior a seis horas, y a lo que contribuyó grandemente el importante papel jugado por los helicópteros.

Además, gran parte de los cirujanos movilizados procedían del Hospital Militar de Irlanda del Norte, a los que se atribuye una gran experiencia en el tratamiento quirúrgico de heridas producidas por bala o explosión.

El escalonamiento para el tratamiento sanitario fué el siguiente:

- Primera cura, por el combatiente más próximo;
- Cura y evacuación, por los sanitarios, al Puesto de Socorro de la Unidad;
- Puesta en estado de evacuación, por el médico de la Unidad.
- Hospital de Campaña, con puesto de Clasificación y Equipo Quirúrgico, en la cabeza de playa de San Carlos, aprovechando una antigua nave dedicada a la refrigeración de carne.
- Hospital de Zona flotante, a bordo del transatlántico "Uganda", muy bien dotado en medios, incluyendo unidades de cuidados intensivos y de tratamiento de quemados.

En el capítulo alimentación, importante porque la campaña supuso una estancia a bordo de 30 días, sin escalas para un contingente estimado en 27.000 hombres, y más de 20 días de campaña terrestre, son de destacar los siguientes puntos:

- A bordo, todo el personal consumió raciones normales, a base de productos frescos, mientras éstos existieron. Posteriormente, durante la mayor parte de la travesía, se consumieron raciones a base de productos congelados.
- Un buque frutero, frigorífico, sirvió de almacen central para productos perecederos, encargándose los helicópteros de la distribución de suministros a las diferentes unidades navales.

...///...

76

- Un buque tanque se encargó de la distribución de agua.

- Un refuerzo en abastecimientos, especialmente para las primeras unidades navales, tuvo lugar en aguas de la Isla Ascensión, a la que habían llegado a través de un puente aéreo establecido desde Gran Bretaña.

- En la menor cantidad posible, se utilizaron raciones especiales de campaña en frío, con poder energético superior a las 5.000 calorías, en razón a las especiales condiciones meteorológicas y a las largas marchas con pesada impedimenta.

Otros aspectos relacionados con la moral del combatiente, fueron los correspondientes al Recreo del Soldado, para impedir que el tedio o la angustia hicieran presa en las tropas. Se hizo todo lo posible por facilitar la llegada del correo, lanzando las cargas postales en contenedores especiales suspendidos de paracaídas, que eran recogidas por helicópteros y trasladadas a la estafeta central situada en el "Canberra", desde la cual eran nuevamente repartidos a las Unidades por helicóptero. En la metrópoli se difundió una serie de números telefónicos para que los familiares pudieran recibir, a través de vías oficiales militares, las noticias que se consideraba podían ser comunicadas.

9. PERSPECTIVAS FUTURAS

Si en la Gran Bretaña se airea el triunfo en una guerra, las declaraciones oficiales argentinas acerca de la pérdida, únicamente, de una batalla, no dejan lugar a dudas acerca de la continuación en la reivindicación de la soberanía nacional.

Si bien no es previsible que esta reivindicación vuelva a ser replanteada en términos bélicos en un futuro inmediato, una política británica consecuente y que tenga en cuenta la opinión pública, ya sensibilizada por las condiciones en que se produjo la invasión argentina, obligará a plantear la defensa de las islas en términos reales con respecto a la amenaza.

Estos términos reales se traducen en unas necesidades operativas mínimas, que han sido evaluadas del modo siguiente:

- Dado que la amenaza principal es la aérea, la primera necesidad es una red radar de alerta aérea, con una alerta lejana sobre aviones, capaces de detección volando a alta cota. Para ello están previstos los "Nimrod MK3", que no

...///...

estarán en servicio hasta el próximo año, pretendiéndose entretanto suplirlos con helicópteros "Sea King" dotados de radar "Searchwater", complementados por equipos electrónicos situados en las cotas más altas de las islas.

- La defensa antiaérea activa quedará a cargo de interceptadores "Phantom" F-4 y misiles tierra-aire "Rapier".

- Por lo que respecta a la necesidad de una guarnición terrestre capaz de oponerse con eficacia a un ataque por sorpresa, y a los elementos de apoyo anejos a ella, así como los necesarios para las instalaciones de los otros Ejércitos, se baraja una cifra de 3.000 hombres.

- Esta guarnición deberá contar con la posibilidad de ser reforzada de inmediato, ante una agresión, mediante el transporte aéreo de efectivos a bordo de aviones de gran capacidad y autonomía, militares o civiles.

- Ante la eventualidad de una neutralización del aeropuerto de la capital, se pretende contar con una fuerza aérea embarcada, compuesta por aviones "Harrier" a bordo de un buque portaaeronaves del tipo "Invencible".

- Ello implica la necesidad de una fuerza operativa naval, cuyas necesidades mínimas se estiman, además del buque portaaeronaves, en una fragata y tres corbetas portamisiles. Como elemento disuasorio para la flota argentina de superficie, se considera suficiente un submarino de propulsión nuclear.

- Las necesidades expuestas, en lo que afecta a medios aéreos, exigen el acondicionamiento del aeropuerto de Port Stanley, para hacerlo operativo para el tipo de aviones citados, comenzado por el alargamiento de la pista de aterrizaje.

- Con independencia de las necesidades operativas expuestas, sería preciso acondicionar la infraestuctura de la isla por lo que respecta a obras públicas - habilitación de carreteras y refuerzo de puentes -, redes de servicios, construcción de depósitos - combustible, municiones y material - y de edificios para alojamiento de las tropas.

El conflicto de las Mlavinas ha tenido indudables repercusiones en muchas otras áreas, que no es posible analizar en detalle, pero que exigen cuando menos una breve recapitulación:

...///...

- En el ámbito interno del Reino Unido habrá que analizar las consecuencias económicas y políticas. Parece ser que los gastos de la campaña-evaluados en 700 millones de Libras por la Primer Ministro ante el Parlamento- han podido ser financiados con los fondos estatales de reserva, unos 2.000 millones de libras, pero no se descarta la posibilidad de que hayan de adoptarse medidas económicas extraordinarias como consecuencia de ella, pues a partir de ahora habrá que comenzar la reposición del valioso material de guerra perdido. Las repercusiones políticas deberán ser evaluadas con respecto a las elecciones generales del próximo año, en las que ha de influir el aumento de prestigio del partido en el poder por el desenlace favorable de la campaña, pero también las consecuencias económicas y las considerables pérdidas en vidas humanas y material bélico.

- Por lo que respecta a la OTAN, la campaña ha supuesto el alejamiento de una fuerza importante durante un tiempo considerable, con el consiguiente debilitamiento de la Alianza en Europa y una proporción de bajas en la Flota británica digna de ser tenida en cuenta. Además, se ha brindado al adversario la oportunidad de valorar la capacidad real en conflicto bélico de una flota considerada de las más eficaces de Occidente. En contrapartida, tal capacidad ha podido también ser evaluada por los occidentales, con la subsiguiente posibilidad de corrección de errores. Existe, en fin, la posibilidad de que el adversario trate de sacar provecho de las enseñanzas geoestratégicas, fomentando la creación de focos calientes, simultáneos o sucesivos, en puntos alejados, que impliquen a naciones miembros de la Organización, obligándoles a desplazar efectivos y mermar así la capacidad militar de Europa Occidental.

- Por último, en el ámbito geoestratégico mundial, no cabe duda que las relaciones entre los Estados Unidos y las naciones iberoamericanas han sufrido notable deterioro, lo que no dejará de ser aprovechado por los países del bloque oriental.

10. CONCLUSIONES

Siendo el conflicto de las Malvinas una operación de guerra limitada, aunque algunas de las conclusiones que expongamos puedan ser universales y aplicables a todo conflicto, otras habrán de ser forzosamente limitadas y particulares.

Puesto que no se trata de establecer una relación exhaustiva de todos los errores y aciertos de unos y otros, que pudieron influir en el desarrollo y desenlace de la campaña, trataremos de establecer, por capítulos, los puntos que consideramos más dignos de mención.

...///...

10.1. El hombre, la moral y el Mando

La primera reflexión que aparece evidente es que, si bien se trata de una campaña en la que han intervenido los elementos más sofisticados de la técnica actual, el hombre y la moral conservan valor preeminente, como ha sido comprobado por ambas partes, singularmente con el valor y espíritu de sacrificio demostrado por los pilotos argentinos en la batalla aeronaval, y la disciplina y entrenamiento del combatiente británico en la terrestre.

Aparte las condiciones materiales de uno y otro bando, que indudablemente han de influir en el desarrollo de toda campaña, el desenlace de ésta nos parece venir condicionado, en primer lugar, por el primer principio fundamnetal del Arte de la Guerra, definido por nuestra Doctrina, la Voluntad de Vencer, que no parece evidente por parte argentina, mientras que del lado británico se muestra decidida y firme, tanto desde el punto de vista político como desde el militar. Los otros dos principios fundamentales, Libertad de Acción y Capacidad de Ejecución, han estado también del lado británico, sobrando toda aclaración, por ser suficientemente exprecsivas las definiciones que de ellos da la Doctrina, respectivamente: "posibilidad de decidir, preparar y ejecutar los planes, a pesar de la voluntad del adversario" y "facultad de saber adecuar los medios disponibles a las misiones previstas".

Otro de los factores decisivos ha sido la Organización del Mando, que del ladó británico ha seguido una línea lógica y coherente, con atribuciones perfectamente definidas en cada escalón, directivas claras y precisas, pero con un margen de iniciativa suficiente, mientras que por parte argentina no parece haya gozado de las mismas características.

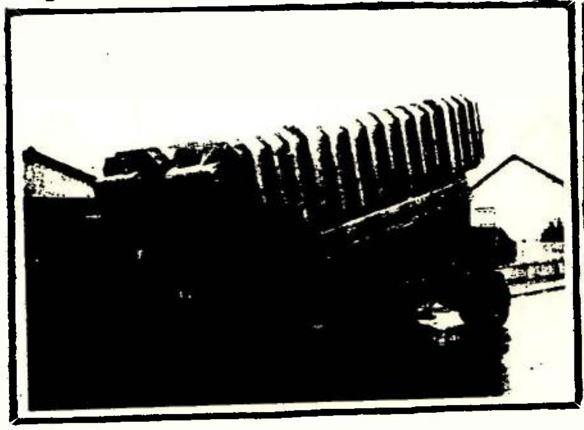
En Gran Bretaña, la dirección política de la guerra la llevaba un gabinete ministerial reducido o "gabinete de crisis", presidido por la Primer Ministro y a cuyas reuniones asistía el Jefe de Estado Mayor de la Defensa. Tanto este gabinete, como el Ministro de Defensa con los Jefes de Estado Mayor, se reunían al menos una vez al día. El Almirante Jefe de la Flota - Almirante Fieldhouse - fué nombrado Comandante Jefe de la Fuerza Expedicionaria, directamente responsable ante el Jefe de Estado Mayor de la Defensa, disponiendo de un adjunto Tierra y otro Aire. El Vicealmirante Woodward era el Comandante Jefe de la Agrupación Táctica Combinada (Task Force), con puesto de mando en el portaaeronaves "Hermes", que delegaba el control del Grupo Anfibio en el Brigadier Thompson, Jefe de la Brigada de Comandos, quien asumió el control operativo de las fuerzas de desembarco. Por último, el mando de las fuerzas en tierra lo asumió el General de División Moore, con dependencia directa del Comandante Jefe de la Fuerza Expedicionaria, Almirante Fieldhouse.

...///...

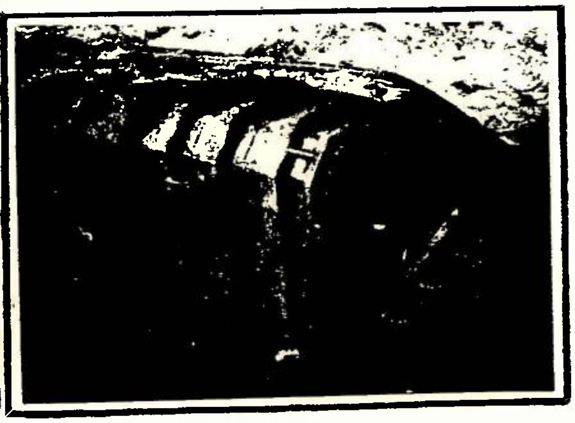
Por parte argentina, no aparecen tan claramente dibujadas las dependencias jerárquicas. A pesar de existir un Estado Mayor Conjunto desde tiempo de paz y de la creación de un Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), no se constituyó un Mando Unico de las Fuerzas Armadas y no existió la adecuada coordinación estratégica. La conducción de las operaciones aéreas tácticas y de defensa aérea en el TOAS, la asumió el Comando de la Fuerza Aérea Sur. El General Menendez recibió la orden para prepararse a asumir go de Gobernador Militar de las Malvinas el 25 de enero, bajo la dependencia directa del Jefe de Estado Mayor del Ejército, pero no es evidente que recibiera directivas precisas acerca de la conducción de las operaciones. Además, según señala el informe de la Comisión Calvi, hubo diferencias entre los Mandos de la operación - concretamente entre los Generales Jofre y Daher - acerca del mando de las fuerzas terrestres y una evidente superposición de funciones y conflictos de atribuciones, agravados por la presencia de cuatro Generales de Brigada en el territorio insular.

10.2. Los materiales.

Sin que pretendamos hacer un análisis exhaustivo de las cualidades y fallos técnicos de cada uno de los diferentes tipos de material utilizado, trataremos de dar una visión general acerca del funcionamiento y eficacia de los principales sistemas de armas o materiales utilizados.



Exocet MM38 sobre camión para su utilización terrestre



Exocet MM38 en su contenedor

Por lo que respecta a los misiles, que han estado en el primer plano de la actualidad informativa a partir del hundimiento del "Sheffield", está fuera de toda duda la eficacia del "Exocet", a la vista de los resultados obtenidos en relación con el escaso número de misiles lanzados. Con respecto a este sistema de armas, hay que señalar el experimen

...///...

to realizado por los argentinos, de lanzamiento desde un emplazamiento terrestre de un misil MM38 procedente de las instalaciones defensivas de un buque. Al parecer, se intentaron lanzar dos de estas armas, funcionando una sola, que hizo impacto en el crucero "Glamorgan", aunque no consiguiera su hundimiento.

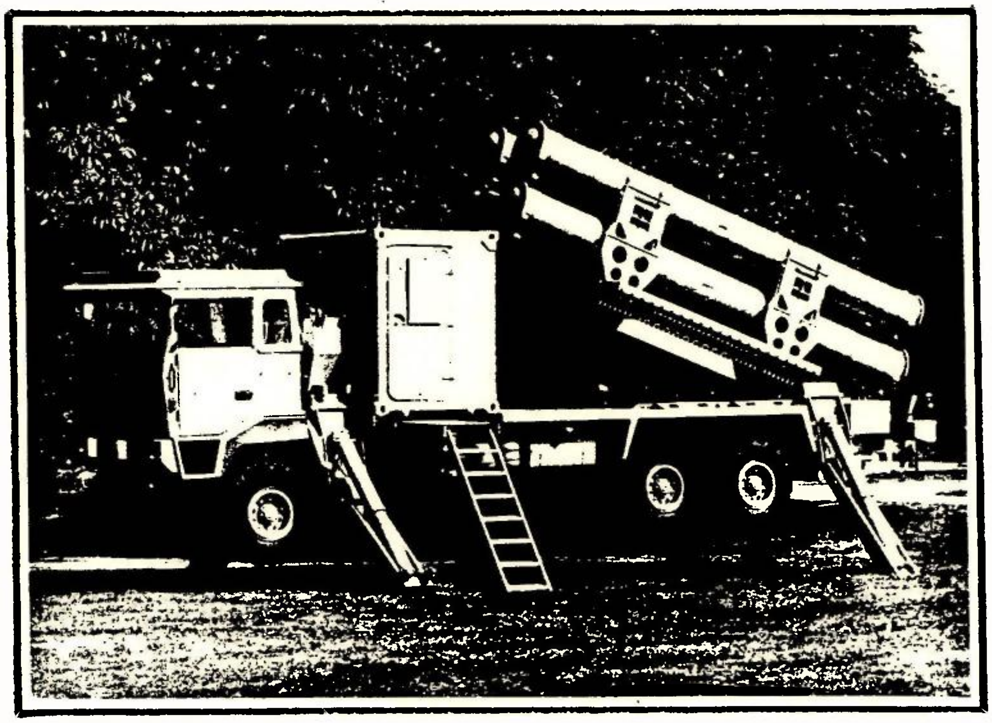
Las estadísticas publicadas en medios de difusión británicos atribuyen el derribo de 66 aviones argentinos (31 Skyhawk y 35 Mirage) a misiles, con la siguiente repartición.

. Sidewinder......	26
. Sea Wolf........	5
. Sea Dart........	8
. Sea Cat.........	6
. Blowpipe........	8
. Rapier..........	13

Helicóptero Sea King con radar Searchwater

Esta estadística no parece del todo fiable, atribuyéndose el abultamiento de las cifras al afán publicitario de los fabricantes de armamento y al hecho de que la defensa antiaérea contabilice como derribos impactos no comprobados o explosiones debidas a los dispositivos de autodestrucción del misil. En general, las fuentes inglesas, más o menos especializadas, al examinar la actuación de cada sistema de armas, comienzan por señalar el alto porcentaje de derribos efectuados, para enumerar a continuación una serie de fallos técnicos comprobados, concluyendo por resaltar la gran eficacia del misil y papel decisivo jugado en la defensa antiaérea. Indicios suficientes para detectar fallos en estos sistemas son las críticas expuestas por el propio Ministro de Defensa sobre el "Rapier", acalladas con prontitud, y el hecho de que el nuevo portaaviones "Illustrious" haya sido dotado de un cañón múltiple de 20 mm. Vulcan/Phalanx" de tiro rápido, 3.000-4.000 disparos por minuto, posiblemente como consecuencia de la opinión, atribuída al Almirante Wooward, de que la mejor forma de detener un misil "Exocet" es crear una pared de proyectiles ante él. Asímismo, fuentes de la Fuerza Aérea Argentina afirman que en una ocasión un avión B-707 evadió con rápidas y afortunadas maniobras seis misiles, presumiblemente "Sea Dart", y tuvo que zambullirse literalmente, hasta casi pegarse al mar, para evitar la repetición de la experiencia.

...///...



Exocet MM-40 en versión para baterías de costa.

En lo que concierne a las unidades navales, los principales inconvenientes que se les atribuyen son:

- La comprobada facilidad en la producción de incendios, que provocaron gran parte de los hundimientos ("Sheffield", "Ardent", "Antelope"), y ello debido a las aleaciones de aluminio empleadas para aligerar los buques, dado que este material funde a 660º, aproximadamente la mitad que el acero.

- Las deficiencias en la defensa antiaérea, con escasez de bocas de fuego AAA clásicas y de aviones interceptadores embarcados, carencia de alerta lejana y fallos en los sistemas de detección, que permitieron como primer hundimiento el del "Sheffield", precisamente el Centro de Control de la defensa antiaérea.

- La concentración de los mandos electrónicos de las armas de a bordo en una sola consola, en el caso de las fragatas dotadas de muy alta tecnología, lo que hizo posible, en ocasiones que un solo impacto de bomba, dañando a la central de computación de los sistemas integrados, dejara la nave completamente indefensa.

Tampoco ha quedado comprobado que complicados y sofisticados sistemas de contramedidas electrónicas hayan sido eficaces para desviar a los misiles enemigos de su trayectoria, habiéndose reconocido como más eficaz el ya clásico de lanzamiento de laminillas metálicas.

...///...

10.3. Procedimientos operativos empleados

La primera consideración a tener en cuenta es, en general, la falta de adecuación de los medios empleados a las misiones a cumplir. La Armada británica se vió obligada a realizar una operación no prevista, pues la desaparación de los portaaviones clásicos pone en peligro el éxito de una acción a tan gran distancia de sus bases, por falta de apoyo aéreo adecuado.

Por parte argentina, las tropas empleadas procedían mayoritariamente de unidades de recluta del contingente anual, procedentes de regiones cálidas, en absoluto acostumbradas a las condiciones meteorológicas del teatro de operaciones. Pudiendo haber utilizado unidades de guarnición en la frontera andina con Chile, habituadas a duras condiciones climatológicas y a un tipo de vida concorde con la campaña que se preveía, no se decidieron a emplearlas, probablemente por consideraciones políticas. Al contrario, las tropas desembarcadas británicas se emplearon en un ambiente similar a aquel para el que estaban entrenadas y equipadas, pues gran parte de ellas procedían de las unidades destinadas al refuerzo del frente de Noruega, en caso de conflicto en el teatro europeo.

Fué preocupación constante británica la observación y la información del campo de batalla. Al contrario, los argentinos abandonaron con facilidad líneas de alturas que ofrecían condiciones apropiadas como observatorios y dejaron libertad de movimientos a los colonos británicos, que fueron valiosa fuente de información para las tropas desembarcadas.

La escasa visibilidad fué adecuadamente aprovechada por las tropas británicas, que efectuaron abundantes desplazamientos nocturnos o bajo la niebla dominante en las primeras horas de la mañana.

Factor esencial en el éxito de las operaciones británicas fué el continuo y racional empleo de los helicópteros en multitud de misiones, además de las clásicas de abastecimiento y evacuación. Citaremos, como ejemplo de ellas: el relevo periódico de las unidades de vanguardia a fin de mantener el ritmo de la progresión; el permitir a las unidades a pie el desplazamiento con el mínimo de equipo, para entregarles el material más pesado en sus zonas de concentración o espera; los cambios de asentamiento de las unidades de artillería, etc.

La superioridad del material de artillería británico sobre el argentino, así como la combinación del apoyo de fuegos terrestres y navales en todas las ocasiones en que fué posible, resultó factor importante en el éxito de las acciones, uniéndose a ello los medios de localización de morteros

...///...

y la utilización por las tropas a pie de un tipo de mortero de poco peso, descartable después de haber lanzado varios proyectiles, que aumentaba grandemente la potencia de fuego de las unidades atacantes. Al contrario, por el lado argentino se dejaba sentir el peso excesivo de sus morteros, que dificultaba el rápido cambio de posición y facilitaba la localización de sus asentamientos por parte del adversario.

No se considera, sin embargo, que fuera factor decisivo la utilización por parte británica de elementos, calificados por las informaciones de prensa como sofisticados y de alta tecnología, como pudieran ser los intensificadores de luz para visión nocturna y otros, atribuyéndose más bien esta propaganda al afán argentino de justificar ante su propio pueblo el inesperado derrumbamiento de toda resistencia.

La táctica general adoptada por las tropas argentinas pecó de excesivo estatismo, sin reacciones ofensivas, con defensa de posiciones aisladas - Darwin y Port Stanley - excesivamente alejadas entre sí, lo que impedía realizar una maniobra defensiva general coordinada, y con escasa profundidad en las posiciones defensivas.

Otros aspectos dignos de tenerse en cuenta, que ya se han hecho notar a lo largo de este informe, fueron el apoyo de los Estados Unidos - singularmente logístico y de información - sin el cual hubiera sido mucho más problemática la victoria británica, la eficiente movilización de la flota mercante del Reino Unido y el gran esfuerzo realizado por la RAF en el transporte aéreo a gran distancia.

En tácticas aéreas, las Fuerzas Aéreas argentinas señalan como una de sus conclusiones que la unidad de ataque más práctica, eficaz y económica para atacar a una fragata dotada de misiles es la constituída por tres aviones, en contra de las teorías en vigor que la cifraban en un mínimo de siete o incluso de escuadrones completos de doce aviones.

ANEXO Nº 1

MEDIOS PACTICIPANTES Y BAJAS

1. EFECTIVOS BRITANICOS

1.1. Efectivos para acciones en tierra

- 1.300 hombres del Regimiento de Paracaidistas, integrado por los Batallones II y III.
- 750 hombres del VII Batallón de Infantería "Gurka".
- 650 hombres del I Batallón de Infantería "Guardias Reales".
- 650 hombres del II Batallón de Infantería "Guardias de Escocia".
- 100 hombres de la Unidad de Carros Ligeros del Regimiento de Caballería "Reales y Azules".
- 3.000 hombres de Infantería de Marina, pertenecientes a los Batallones de Comandos XL, XLII y XLV y a la Unidad Especial SBS ("Special Boat Service").
- Un número no especificado de personal perteneciente al 22 Regimiento de Comandos del SAS "Special Air Service").

Todos ellos calificados en la Doctrina británica como Unidades de Combate, debiéndose añadir a ellos las Unidades de Apoyo, en las que se cuentan, además de los Servicios, tropas de Artillería, Zapadores, Transmisiones y Helicópteros.

1.2. Efectivos Navales

- 2 Portaaeronaves: *"Hermes"* e *"Invencible"*.
- 3 Cruceros: *"Antrim"*, *"Glamorgan"* y *"Bristol"*.
- 6 Destructores: *"Broadsword"*, *"Brilliant"*, *"Exeter"*, *"Sheffield"*, *"Glasgow"* y *"Coventry"*.
- 6 Fragatas: *"Ardent"*, *"Alacrity"*, *"Antelope"*, *"Arrow"*, *"Yarmouth"* y *"Plymouth"*.
- 3 ó 4 Submarinos de propulsión nuclear (entre ellos el *"Conqueror"*).

Fueron 6: 5 Nucleares
1 Diesel

...///...

- 2 Transportes de Ataque: *"Fearless", "Intrepid".*
- 6 Navíos de desembarco: *"Sir Lancelot", "Sir Geraint","Sir Galahad", "Sir Tristam", "Sir Bedivere", Sir Percivale".*
- 6 Petroleros de la Marina:*"Appleleaf", "Brambleleaf", "Olmeda", "Tidespring", "Pearleaf", "Resource".*
- 1 Barco Almacén de Apoyo de la Marina:*"Stromness".*
- 3 Buques-hospital de la Marina: *"Hydra", Hecla", "Herald"* para evacuación sobre el *Uganda.*
- 1 Patrullero: *"Endurance".*

Otros efectivos Navales requisados o contratados

- 2 Grandes Transportes Transatlánticos: *"Queen Elizabeth 2 (QE2) y Canberra.*
- 1 Transporte medio Transatlántico-Hospital:*"Uganda".*
- 3 Transbordadores: *"Norland", "Edmund" y "Rangatira".*
- 2 Barcos de Transporte de Contenedores: *"Atlantic Conveyor" y "Atlantic Causeway".*
- 10 Transportes de carga: *"Caledonia", "Elk", "Contender Bezant", "Nordic Ferry", "Baltic Ferry", "Europic Ferry", "Lycaon", "Geesport", "Saxonia" y "Saint Helena".*
- 14 Petroleros civiles: *"British Tamar", "British Test", "British Tay", British Wye", British Trent", "British Dart", British Esk", "Balder London", "Alvega", "Port Toronto", "Scotish Eagle", "Anco Charger" y "Eburna".*
- 1 Barco de Abastecimiento desde el mar: *"Stena Seaspread"*
- 5 Pesqueros: *"Cordella", "Junella","Northella", "Farnella" y "Pilt".*
- 4 Remolcadores: *"Yorkshireman", "Irishman" "Salvageman", y "Wimpey Seahorse".*
- 1 Barco de apoyo a medios especiales sumergidos:*"British Enterprise III".*
- 1 Buque cablero: *"Iris".*

...///...

Un informe oficial británico específica que en el momento crucial de la campaña, días antes de la rendición argentina, la Fuerza Expedicionaria Naval contaba con:

- 26 buques de guerra.
- 15 buques auxiliares de la flota.
- 42 buques mercantes movilizados.

1.3. Efectivos aéreos

A los 20 aviones "Sea Harrier" embarcados inicialmente en los portaaeronaves "Hermes" e "Invencible", se unieron con posterioridad otros ocho aviones del mismo tipo y 14 "Harrier GR-3" de la RAF.

El mismo informe citado en el apartado anterior fija las aeronaves británicas en el mismo momento en 52 aviones y 136 helicópteros.

En este número, además de los aviones "Sea Harrier" y "Harrier" interceptores y de ataque a tierra, están incluídos probablemente los bombarderos "Vulcan", aviones de transporte "Hércules C-130", aviones cisterna "Victor" y de reconocimiento electrónico "Nimrod", todos ellos basados en la Isla de Ascensión.

A este contingente de aviones militares, habría que añadir, como contribución importante al esfuerzo realizado por las Fuerzas Aéreas, las salidas realizadas por aeronaves civiles de gran capacidad de carga y autonomía, que viajaron entre la metrópoli y la Isla de Ascensión.

2. EFECTIVOS ARGENTINOS

Aunque no se dispone de datos exactos globales sobre los efectivos puestos en combate en el teatro de operaciones por parte argentina, el Mando británico afirma haber tenido simultáneamente 11.300 prisioneros. Si se tiene en cuenta que al final de la campaña, momento al que se refiere esta cifra, ya se habían repatriado los procedentes de Georgia del Sur, y si a ellos se unen las bajas en combate y evacuaciones de heridos, se podría evaluar el total de personal en las islas alrededor de los 12.000 hombres. Las Unidades de procedencia fueron la III y IX Brigadas de Infantería y la X Brigada Motorizada, así como el Batallón de Desembarco de Infantería de Marina.

Por lo que respecta a efectivos aéreos, se dispone de datos más precisos:

- El Comando de la Fuerza Aérea Sur puso en combate inicialmente 82 aviones - 28 Mirage III y Dagger y 54 Skyhawk - a los que se unieron posteriormente 6 Dagger más.

En las islas, también pertenecientes a las Fuerzas Aéreas, aproximadamente 30 Pucará y 8 "Aermacchi".

- La Aeronaval actuó con 14 Skyhawk, 5 Super-Etendard y 6 Neptunos para reconocimiento marítimo.
- El Comando Aéreo de Transporte operó con 5 Hércules C-130 de los cuales dos fueron habilitados como aviones cisterna.

3. BAJAS

3.1. Británicas

Las bajas de guerra reconocidas por Gran Bretaña han sido:

- Muertos	256
- Heridos	777
- Barcos hundidos	6
- Barcos averiados	6
- Aviones derribados	8
- Helicópteros derribados	11

Existe la creencia de que las cifras reales de bajas no se darán a conocer en su totalidad a la opinión pública, disimulándose en lo posible aquellas que no es probable trasciendan. Como ejemplo de ello, citemos el hecho de que en el momento del regreso a la metrópoli de algunas unidades navales, la prensa publicó que el barco taller "Stena Seaspread" reparó diez navíos, de los cuales dos tuvieron que regresar a Gran Bretaña, por no poder continuar las operaciones. Este buque llevó a cabo también reparaciones mayores de estructuras, eléctricas, de motores e incluso sustitución de palas de hélices bajo el agua.

Del mismo modo, está comprobado el hundimiento, o destrucció total, de siete barcos, aunque los británicos solo contabilicen seis, probablemente por no contar el "Atlantic Conveyor" que no pertenecía a la Marina de guerra.

...///...

Por su parte, los argentinos dan como bajas inglesas las siguientes:

- Navales

7 buques hundidos(Sheffield, Coventry, Ardent, Antelope, Plymouth, Atlantic Conveyor y Sir Gallahad).

16 buques fuera de combate o averiados de diversa consideración, a saber:

. portaaeronaves Hermes e Invencible.

. un destructor tipo 42.

. dos destructores clase "County".

. dos fragatas tipo 22.

. una fragata clase "Leander".

. cinco o seis fragatas, no identificadas, con averías de escasa importancia.

. dos buques de desembarco, seriamente averiados.

- Aéreas

Una fuente oficial argentina da como derribos seguros 14 aviones y 12 helicópteros, a los que añade 7 aviones y 9 helicópteros contabilizados como probables.

3.2. Argentina

- Aeronaves

De fuente inglesa se contabiliza un total de 109 bajas de aeronaves argentinas, incluídos los capturados o destruídos en tierra, distribuídas del siguiente modo:

- "Skyhawk".............................	31
- "Mirage"..............................	26
- "Pucará"..............................	23
- Helicópteros..........................	18
- Aviones de adiestramiento y ataque.....	5
- Aviones ligeros.......................	3
- "Skyvan"..............................	1
- "Canberra"............................	1
- "Hercules C-130"......................	1

...///...

Las pérdidas reconocidas por los argentinos son las siguientes:

- En combate:

. "Mirage"................	19
. "Skyhawk"...............	27
. "Super Etendard"........	1
. "Pucará"................	5

Además fueron averiados, pero pudieron ser recuperados, 8 "Skyhawk" y 1 "Super Etendard".

- En tierra y otros:

. "Pucará"................	9
. "Hercules C-130"........	1
. "Canberra"..............	1
. "Learjet"...............	1
. "Skyvan"................	1

. Helicópteros, sin especificar número.

Las bajas en personal de las Fuerzas Aéreas anunciadas por la Argentina son:

. 36 oficiales pilotos.

. 14 suboficiales

. 5 soldados.

Aunque el número de pilotos es inferior al de aviones derribados en vuelo, el resto consiguieron ser eyectados y recuperados.

Si bien los derribos de aviones anunciados por las autotidades británicas parecen excesivos, en comparación con los efectivos puestos en pie de guerra por los argentinos, si a las pérdidas reconocidas por éstos se añaden los aviones tocados y recuperados y los helicópteros perdidos, no incluídos en la estadísticas argentina, no existe una diferencia excesiva en las cifras facilitadas por unos y otros (un aumento del 20% en las cifras británicas).

...///...

- Personal

No se dispone de estadística exacta, pero una fuente oficial argentina ha reconocido más de 800 muertos, entre los cuales debe contabilizarse el personal de las Fuerzas Aéreas ya citado, el correspondiente al hundimiento del crucero "General Belgrano" y otras unidades navales de menor cuantía y las bajas producidas por los combates terrestres.

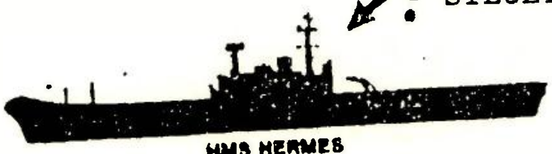
Por su parte, los británicos citan las cifras de 746 muertos y 1.336 heridos por parte argentina.

4. OTRAS ESTADISTICAS DE TIPO OPERATIVO

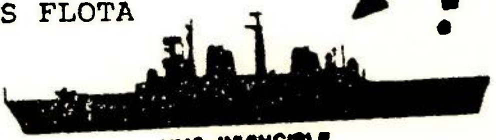
Las Fuerzas Aéreas Argentinas han dado a conocer los siguientes datos correspondientes a su actuación:

- Salidas de combate planeadas	505
- Salidas de combate realizadas	445
- Salidas sobre objetivo	272
- Horas de vuelo totales	12.454
- Horas de vuelo de combate	2.782
- Horas de vuelo de transporte	7.719
- Otras (civiles y militares)	1.953
- Aviación de transporte:	
. Carga militar transportada	9.000 toneladas
. Personal transportado	49.000 hombres
. Puente aéreo Continente-Isla Soledad:	
.. Carga	5.500 toneladas
.. Personal	9.800 hombres
. Durante el bloqueo aeronaval (1º de mayo a 14 de junio):	
.. Vuelos a Soledad	33
.. Carga	450 toneladas
.. Evacuaciones	264 heridos

SILUETAS FLOTA

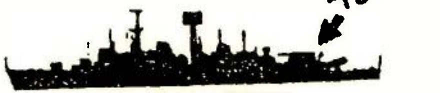

?

HMS HERMES
Aircraft/Troop Carrier
28,700 tons. 744ft long Commissioned 1959
Seacat missiles
Sea Harriers and Sea King helicopters


?

HMS INVINCIBLE
Aircraft/Troop Carrier
19,500 tons. 677ft long. Commissioned 1980
Sea Dart missiles
Sea Harriers and Sea King helicopters

HMS ANTRIM
Cruiser. County Class
6,200 tons. 520ft long. Commissioned 1970
Exocet, Seaslug, Seacat missiles. 2 4.5in guns
1 Wessex helicopter


Tocado

HMS GLAMORGAN
Cruiser. County Class
6,200 tons. 520ft long. Commissioned 1965
Exocet, Seaslug, Seacat missiles. 2 4.5in guns
1 Wessex helicopter

HMS BRISTOL
Cruiser Type 82
7,100 tons. 507ft long. Commissioned 19
Sea Dart missiles and Ikara Torpedoes
1 4.5in , 2 20mm guns

HMS BROADSWORD
Destroyer Type 22. Broadsword Class
4,000 tons. 430ft long. Commissioned 1978
Exocet, Sea Wolf missiles and Torpedoes. 2 40mm guns
2 Lynx helicopters with Sea Skua missiles and Torpedoes

Tocado

HMS BRILLIANT
Destroyer Type 22. Broadsword Class
4,000 tons. 430ft long. Commissioned 1981
Exocet, Sea Wolf missiles and Torpedoes. 2 40mm guns
2 Lynx helicopters with Sea Skua missiles and Torpedoes

HMS EXETER
Destroyer. Type 42. Sheffield Class
4,100 tons. 412ft long. Commissioned 1980
Sea Dart missiles. 1 4.5in and 2 20mm guns. Torpedoes
1 Lynx helicopter with Sea Skua missiles and Torpedoes

Hit by an Exocet missile
on May 4 20 died,
24 injured
and 242 rescued.

Hundido

HMS SHEFFIELD
Destroyer. Type 42. Sheffield Class
4,100 tons. 412ft long. Commissioned 1974
Sea Dart missiles. 1 4.5 in and 2 20mm guns
1 Lynx helicopter with Sea Skua missiles and Torpedoes

Tocado

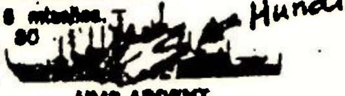
HMS GLASGOW
destroyer. Type 42. Sheffie
4,100 tons. 412ft long. Commis
Sea Dart missiles. 1 4.5in and 2 20m
1 Lynx helicopter with Sea Skua missi

Lost to Exocet missiles
on May 25.
29 died on this and
Atlantic Conveyor,

Hundido

HMS COVENTRY
Destroyer. Type 42. Sheffield Class
4,100 tons. 412ft long. Commissioned 1978
Sea Dart missiles.1 4.5in and 2 20mm guns. Torpedoes
1 Lynx helicopter with Sea Skua missiles and Torpedoes

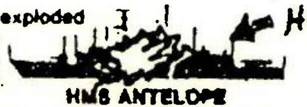
Hit by 18 missiles.
22 died, 30
injured and 178
rescued.


Hundido

HMS ARDENT
Frigate Type 21, Amazon Class
3,250 tons. 384ft long. Commissioned 1977
Exocet, Seacat missiles and Torpedoes.1 4.5in and 2 20mm guns.
1 Lynx helicopter with Torpedoes.

HMS ALACRITY
Frigate Type 21, Amazon Class
.250 tons. 384ft long. Commissioned 1977
cat missiles and Torpedoes. 1 4.5in and 2 20mm guns.
1 Lynx helicopter with Torpedoes.

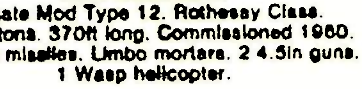
500lb bomb exploded
on May 24 while being
defused. One died, seven
injured and 165 rescued.


Hundido

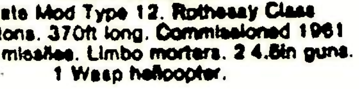
HMS ANTELOPE
Frigate Type 21, Amazon Class
3,250 tons. 384ft long. Commissioned 1975
Exocet, Seacat missiles and Torpedoes 1.45in and 2 20mm guns
1 Lynx helicopter with Torpedoes.

Tocado

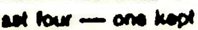
HMS ARROW
Frigate Type 21, Amazon Cl
3,250 tons. 384ft long Commissio
Exocet, Seacat missiles and Torpedoes.1 4.5i
1 Lynx helicopter with Torped



HMS YARMOUTH
Frigate Mod Type 12. Rothesay Class.
2,800 tons. 370ft long. Commissioned 1960.
Seacat missiles. Limbo mortars. 2 4.5in guns.
1 Wasp helicopter.

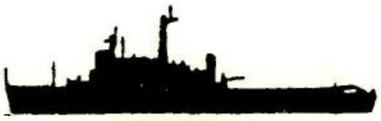

Tocado

HMS PLYMOUTH
Frigate Mod Type 12. Rothesay Class
2.800 tons. 370ft long. Commissioned 1961
Seacat missiles. Limbo mortars. 2 4.5in guns.
1 Wasp helicopter.



Probably at least four — one kept in reserve — including HMS Conqueror, which is believed to have sunk the Belgrano on May 2

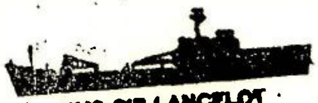
HMS FEARLESS
Assault ship.
12.120 tons 520ft long. Commissioned 1965.



HMS INTREPID
Assault ship.
12,120 tons 520ft long. Commissioned 1967

..//..

Hundido

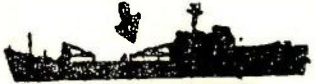


HMS SIR LANCELOT
Logistic Landing Ship
6,550 tons. 412ft long. Commissioned 1964.
2 40mm guns.

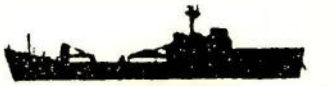
HMS SIR GERAINT
Logistic Landing Ship
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1967.
2 40mm guns.

HMS SIR GALAHAD
Logistic Landing Ship
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1966.
2 40mm guns.

Tocado



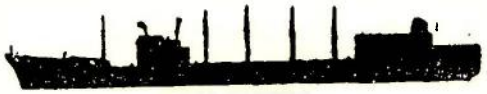
HMS SIR TRISTRAM
Logistic Landing Ship.
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1967.
2 40mm guns.



HMS SIR BEDIVERE
Logistic Landing Ship.
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1967.
2 40mm guns.

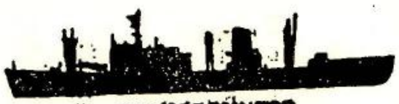
[illegible]
Logistic Landing Ship
5,674 tons. 412ft long. Commissioned 1966.
2 40mm guns.

RFA TIDESPRING
Large Fleet Tanker.
27,400 tons. 583ft long. Commissioned 1963.
4 Sea King helicopters.

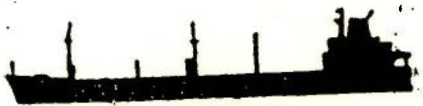


RFA OLMEDA
Large Fleet Tanker.
36,000 tons. 648ft long. Commissioned 1965.

RFA RESOURCE
Fleet Replenishment Ship
22,890 tons. 640ft long. Comissioned 1967.
2 40mm guns. 4 Sea King helicopters.



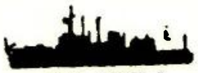
RFA STROMNESS
Stores Support Ship.
16,792 tons. 524ft long. Commissioned 1967.
1 Sea King helicopter.



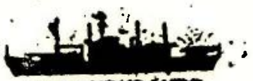
RFA APPLELEAF
Large Fleet Tanker.
40,200 tons. 560ft long. Commissioned 1979.

RFA BRAMBLELEAF
Large Fleet Tanker
40,200 tons. 560ft long. Commissioned 1979.

HMS HYDRA
Survey Ship/Hospital Ship.
2,733 tons. 260ft long. Commissioned 1966.

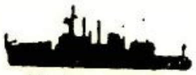


HMS HECLA
Survey Ship/Hospital Ship.
2,733 tons. 260ft long. Commissioned 1965.
1 Wasp helicopter.



HMS ENDURANCE
Ice Patrol ship
3,600 tons. 305ft long.
2 20mm guns
2 Wasp helicopters

RFA PEARLEAF
Support Tanker.
25,790 tons. 568ft long. Commissioned 1960.



HMS HERALD
Survey Ship/Hospital Ship.
2,945 tons. 260ft long. Commissioned 1974.
1 Wasp helicopter.

QE2
Passenger/Troop Ship.
Cunard Line Ltd.
67,140 tons. 963ft long.

CANBERRA
Passenger/Troop Ship.
P & O Steam Navigation Co.
43,975 tons. 818ft long.

UGANDA
Passenger/Hospital Ship
P & O Steam Navigation Co.
16,910 tons. 539ft long.

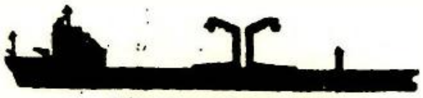
NORLAND
Passenger/Ro-Ro Ferry.
North Sea Ferries Ltd.
12,990 tons. 502ft long.

ST. EDMUND
Passenger/Ro-Ro Ferry
Passtruck Shipping Co. Ltd.
8,990 tons. 426ft long.

ÑANGATIRA
Passenger/Ro-Ro Ferry.
Passtruck Shipping Co. Ltd.
8,990 tons. 426ft long.

TOR CALEDONIA
Ro-Ro Cargo Ship.
Whitwill, Cole & Co. Ltd.
5,060 tons. 534ft long.

ELK
Ro-Ro Cargo Ship.
Elk Leasing Co. Ltd.
5,460 tons. 496ft long.

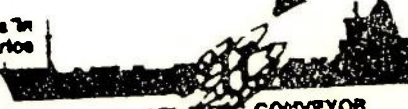


CONTENDER BEZANT
Ro-Ro Cargo Ship.
Contender 2 Ltd.

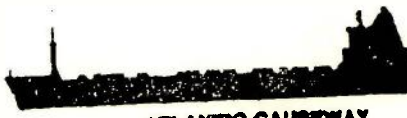
...///...

Hundia

Lost to Exocet missiles in air attacks off San Carlos beachhead on May 25. 29 died on this and HMS Coventry. Crews totalling over 250 rescued.

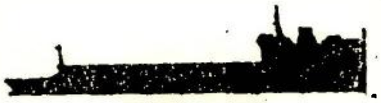


ATLANTIC CONVEYOR
Ro-Ro Cargo/Container Ship.
Cunard Steam-Ship Co. Ltd.
14,950 tons. 695ft long.



ATLANTIC CAUSEWAY
Ro-Ro Cargo/Container Ship.
Cunard Steam-Ship Co. Ltd.
14,950 tons. 695ft long.

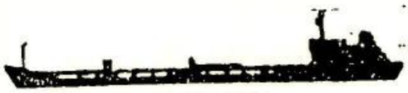
NORDIC FERRY
Ro-Ro Cargo Ship.
Stena Line Ltd.
6,455 tons. 495ft long.



BALTIC FERRY
Ro-Ro Cargo Ship.
Stena Cargo Line Ltd.
6,455 tons. 495ft long.

EUROPIC FERRY
Passenger/Ro-Ro Cargo Ship
Atlantic Steam Navigation Co. Ltd.
4,190 tons. 451ft long.

BRITISH TAMAR
Tanker.
BP Thames Tanker Co. Ltd.
15,640 tons. 562ft long.

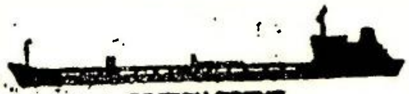


BRITISH TEST
Tanker.
BP Shipping Ltd.
15,650 tons. 562ft long.

BRITISH TAY
Tanker.
BP Shipping Ltd.
15,650 tons. 562ft long.

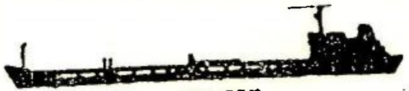
BRITISH AVON
Tanker.
BP Thames Tanker Co. Ltd.
15,540 tons. 562ft long.

BRITISH WYE
Tanker.
BP Shipping Ltd.
15,650 tons. 562ft long.

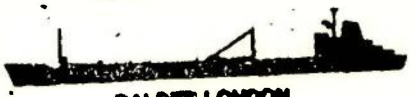


BRITISH TRENT
Tanker.
BP Shipping Ltd.
15,650 tons. 562ft long.

BRITISH DART
Tanker.
BP Shipping Ltd.
15,650 tons. 562ft long.

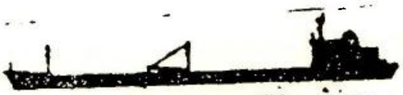


BRITISH ESK
Tanker.
BP Thames Tanker Co. Ltd.
15,640 tons. 562ft long.

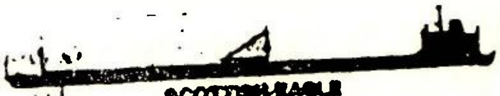


SALDER LONDON
Tanker.
Lloyds Industrial Leasing Ltd.
18,980 tons. 560ft long.

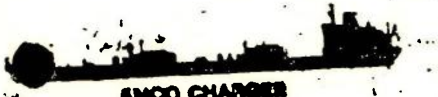
ALVEGA
Tanker.
Finance for Shipping Ltd.
33,330 tons. 655ft long.



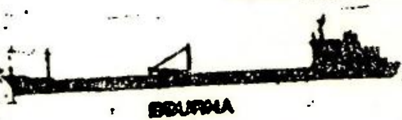
FORT TORONTO
Tanker.
Canadian Pacific (Bermuda) Ltd.
19,980 tons. 558ft long.



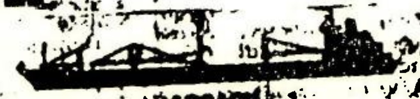
SCOTTISH EAGLE
Tanker.
King Line.
33,000 tons. 650ft long.



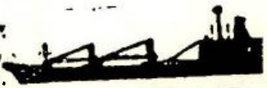
ANCO CHARGER
Tanker.
P & O Lines Ltd/Ocean Transport & Trading Ltd.
18,880 tons. 541ft long.



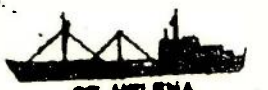
EBURNA
Tanker.
Shell Tankers UK Ltd.
19,760 tons. 557ft long.



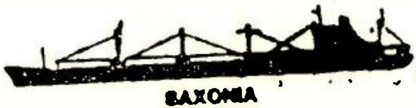
LYCAON
Cargo Ship.
China Mutual Steam Navigation Co. Ltd.
11,805 tons. 530ft long.



GEESTPORT
Passenger/Cargo Sh
Geest Industries Lt
7,730 tons. 521ft lo



ST. HELENA
Passenger/Cargo Ship.
United International Bank Ltd.
3,150 tons. 329ft long.

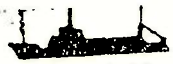


SAXONIA
Cargo Ship.
Cunard Steam Ship Co. Ltd.
8,550 tons. 575ft long.

STENA SEASPREAD
Offshore Supply Ship.
Stena Atlantic Line Ltd
6,060 tons. 367ft long.

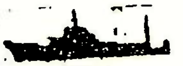
CORDELLA
Trawler.
J. Marr.
1,240 tons. 230ft long.

JUNELLA
Trawler.
J. Marr
1,615 tons. 217ft long.

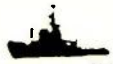


NORTHELLA
Trawler
J. Marr
1,615 tons. 217ft long.

FARNELLA
Trawler
J. Marr
1,210 tons. 230ft long.



PICT.
Trawler.
British United Trawlers Ltd.
1,480 tons. 230ft long.



YORKSHIREMAN
Tug.
United Towing (Hood)
680 tons. 135ft long.

IRISHMAN
Tug.
United Towing (Hood) Ltd.
690 tons. 138ft long.

SALVAGEMAN
Tug.
United Towing (Howe) Ltd
1,600 tons. 228ft long.

WIMPEY SEAHORSE
Tug.
Wimpey Marine.
1,600 tons. 227ft long.

IRIS
Cable Ship.
British Telecom Int.
3,870 tons. 310ft long.

BRITISH ENTERPRISE III
Manned Submersible Support Ship
BUE Ships Ltd.
1,600 tons. 250ft long.

ANEXO Nº 2

ALGUNAS FECHAS SIGNIFICATIVAS EN EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS

1.493 Bula Pontificia y posterior Tratado de Tordesillas, que marcan la soberanía española sobre los territorios descubiertos o a descubrir.

1.501 Referencias de Amércio Vespuccio y Magallanes a una "tierra áspera e inculta que bordearon durante leguas"

1.592 Se atribuye el descubrimiento a John Davis o a Richard Hawkins.

1.599 No aparece referencia en la carta marina de Richard Hakluyt.

1.619 Atribuído el descubrimiento al holandés Sebald de Weert, siendo citadas las islas en la obra "Americae" de Theodore de Bry como Islas Sebald.

1.684 Explotación de las islas por el inglés William Cowley, siendo bautizadas posteriormente como Islas Falkland por John Strong.

1.698 Marinos franceses parten de Sain Malo para dirigirse a "islas españolas no habitadas por españoles".

1.706 Se bautiza el archipiélago como Malouines.

1.763 Los franceses, por iniciativa del Marqués de Bougainville, ocupan las islas.

1.764 Real Orden del Rey Carlos III, que desautoriza el Pacto de Familia en aquellas tierras. España paga a Francia 618.103 libras, 13 sueldos y 11 dineros por la propiedad de las islas.

1.765 El Comodoro Byron toma posesión de las islas el 23 de enero.

1.766 Orden del Ministro de Estado español Grimaldi determinando el abandono de las islas por parte de todos los extranjeros, que es aceptada por los franceses, pero no por los ingleses.

1.770 Bombardeo de Port Egmont por la escuadra española y capitulación de los ingleses el 10 de junio. Ruptura de relaciones entre España e Inglaterra.

...///...

1.816 Declaración de Independencia de las Provincias Unidas de Río de la Plata. Las islas pasan, de hecho, a soberanía argentina.

1.820 Envío desde Buenos Aires de la fragata "Heroina", que llega a Port Louis. Se otorgan tierras y derechos de explotación ganadera y pesquera.

1.823 D. Pablo Areguati es nombrado Gobernador de las Malvinas

1.826 Nombramiento de D. Luis Vernet como Gobernador. Incidente con la corbeta norteamericana "Lexington", que fué enviada para defender intereses de su flota pesquera.

1.829 Ante el temor de una intervención norteamericana, que pudiera poner fin a las pretensiones británicas de mantener sus intereses en las islas, el Gobierno inglés de Lord Palmerston decide volver a ellas.

1.832 Las fragatas británicas "Clio" y "Tyne", al mando de John Onslow, aparejan hacia las Malvinas.

1.833 El 2 de enero las fragatas "Clio" y "Tine" anclan en Berkeley y Port Egmont, izando la bandera inglesa. La guarnición argentina se rinde al cabo de tres días de asedio y es evacuada rumbo a La Plata en una goleta armada.

El 17 de junio, el Ministro argentino en Londres, D. Manuel Moreno, presenta la primera reclamación formal por parte del Gobierno argentino.

1.834 Un oficial de la Marina Británica es nombrado Residente. Se inicia la colonización con personal de origen anglosajón. Se instituye el Consejo Legislativo, quedando consumada la ocupación británica.

1.871 Visita a las Malvinas del Duque de Edimburgo.

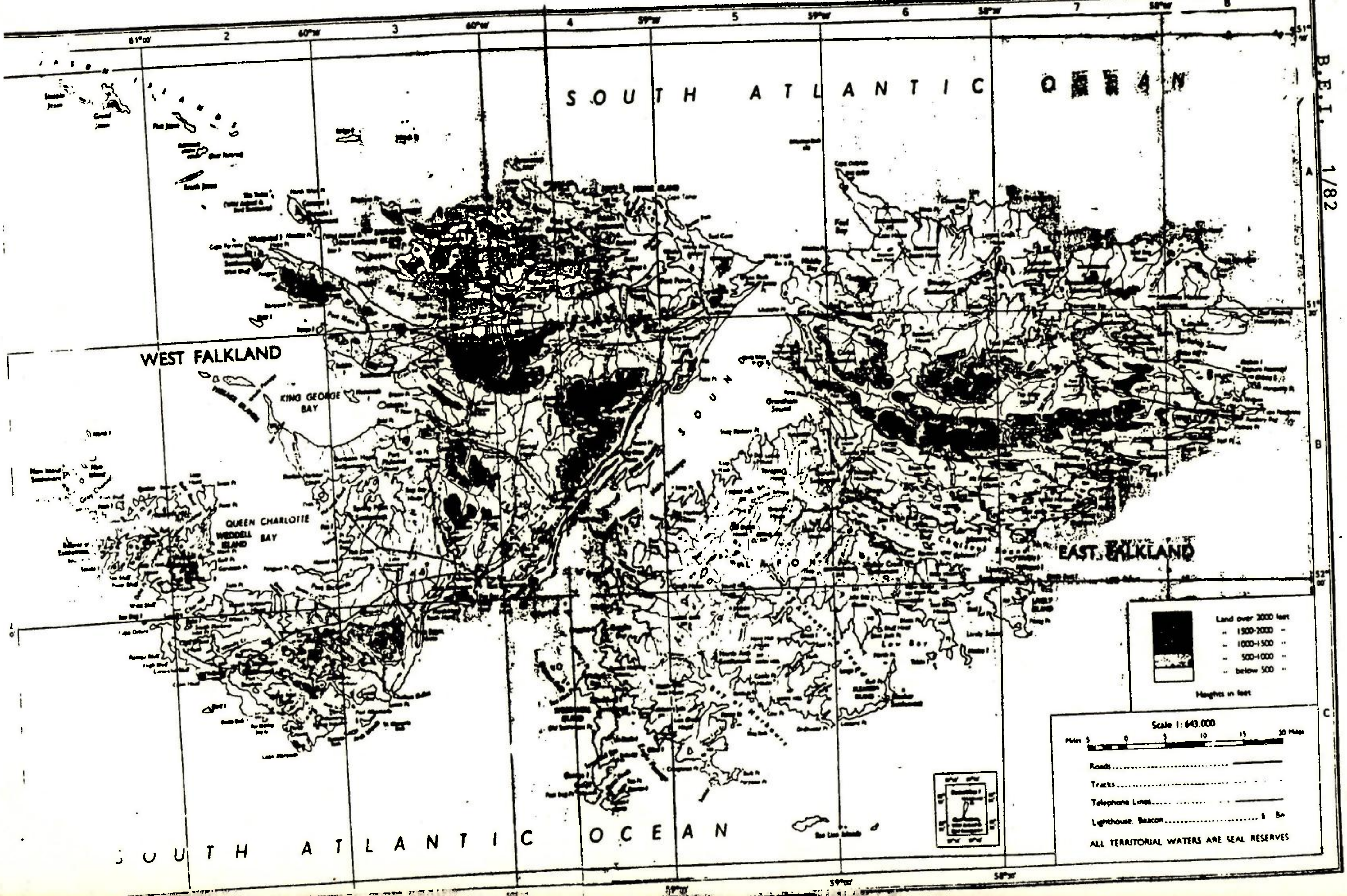
1.886 Visita a las Malvinas del Almirante Kennedy.

1.888 Una Ley Imperial de Defensa incrementa notablemente el presupuesto para las fortificaciones, cuarteles, trabajos y artillería pesada en la "Austral Asian Station".

1.945 La República Argentina, que ha venido haciendo constantes reclamaciones , formula expresa reserva de sus derechos sobre las Malvinas, al suscribir la Carta de San Francisco.

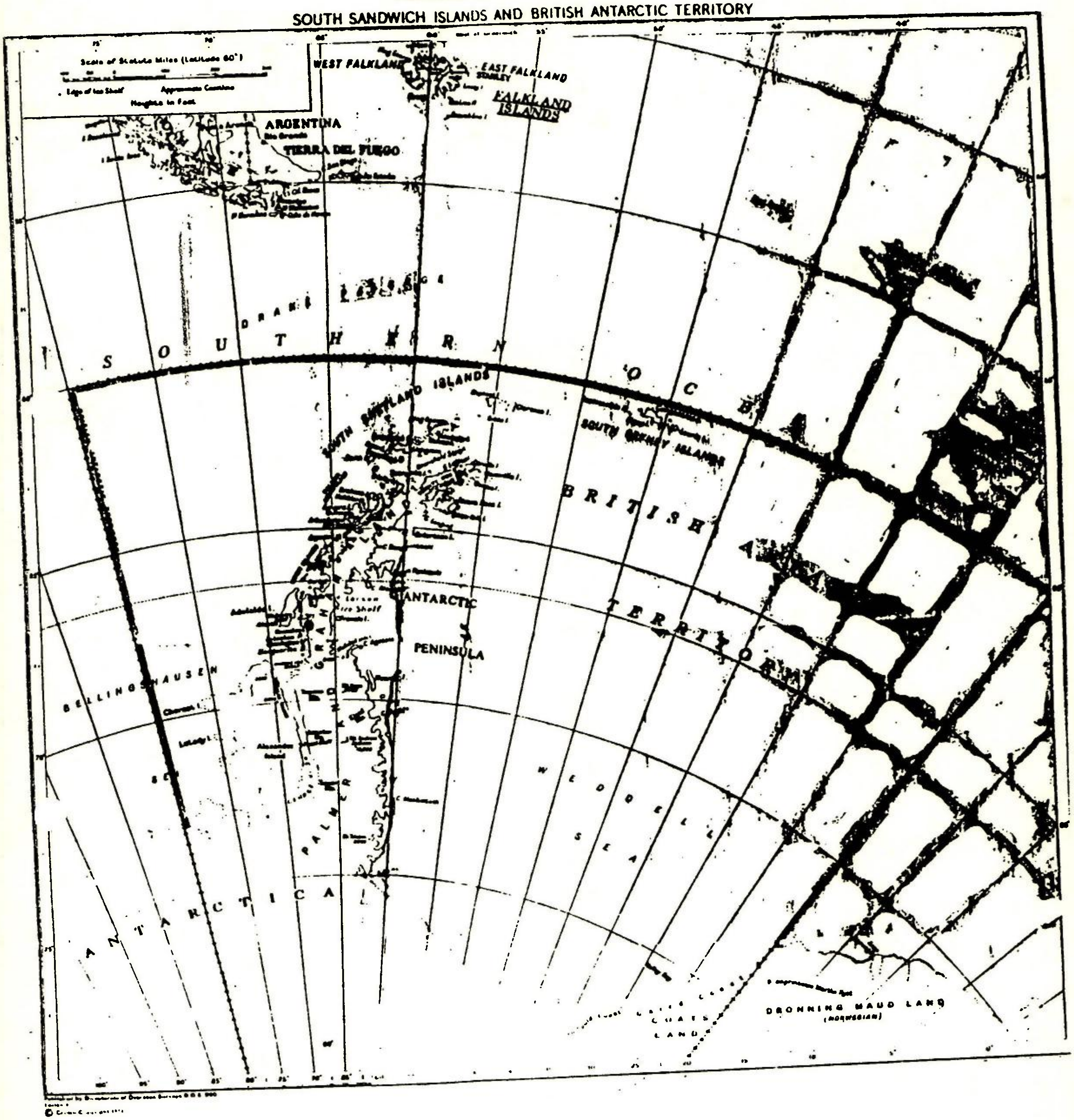
1.965 Primera resolución de las Naciones Unidas invitando a la negociación entre ambas partes.

FALKLAND ISLANDS


SOUTH ATLANTIC OCEAN
SOUTH ATLANTIC OCEAN
WEST FALKLAND
EAST FALKLAND
KING GEORGE BAY
QUEEN CHARLOTTE BAY
WEDDELL ISLAND
61°00'
60°30'
60°W
59°30'
59°W
58°30'
58°W
51°30'
52°00'
2
3
4
5
6
7
8
A
B
C
Land over 2000 feet
1500-2000
1000-1500
500-1000
below 500
Heights in feet
Scale 1: 643.000
Miles 5 0 5 10 15 20 Miles
Roads
Tracks
Telephone Lines
Lighthouse. Beacon
ALL TERRITORIAL WATERS ARE SEAL RESERVES

S1

FALKLAND ISLANDS. SOUTH GEORGIA.
SOUTH SANDWICH ISLANDS AND BRITISH ANTARCTIC TERRITORY


Scale of Statute Miles (Latitude 60°)
Edge of Ice Shelf
Approximate Coastline
Heights in Feet
WEST FALKLAND
EAST FALKLAND
STANLEY
FALKLAND ISLANDS
ARGENTINA
TIERRA DEL FUEGO
DRAKE PASSAGE
SOUTHERN OCEAN
SOUTH SHETLAND ISLANDS
SOUTH ORKNEY ISLANDS
BRITISH ANTARCTIC TERRITORY
ANTARCTIC PENINSULA
GRAHAM LAND
PALMER LAND
BELLINGSHAUSEN SEA
Alexander Island
WEDDELL SEA
ANTARCTICA
COATS LAND
DRONNING MAUD LAND
(NORWEGIAN)

INFORME DEL INSTITUTO DE INVESTIGACION DE ASUNTOS EXTERIORES BRITANICO.

Una vez confeccionado el presente estudio, se ha tenido acceso a un informe publicado por el Instituto de Investigación de Asuntos Exteriores británico. Realizado por el Vice-Mariscal del Aire Stewart Menaul, miembro del Consejo Consultivo del citado Instituto, lleva el título "LECCIONES DE LA CAMPAÑA DE LAS FALKLAND", y el comentario subtitular "La llegada de la guerra misil-antimisil".

Por considerar de gran interés su más amplia difusión en los medios profesionales, publicamos aquí su traducción íntegra. Prescindiremos de todo comentario al texto, pero advertimos al lector que queda a su cargo la interpretación o matización de frases o afirmaciones, consideramos la fuente y el carácter político del documento.

LECCIONES DE LA CAMPAÑA DE LAS FALKLAND

La invasión de las islas Falkland y Georgia del Sur por fuerzas argentinas el 2 de abril de 1.982, sorprendió completamente al Gobierno Británico, a pesar de las indicaciones de varias fuentes de que tal acción era contemplada por la Junta gobernante en Buenos Aires. Cuando se recibió la confirmación de que fuerzas de tierra, mar y aire habían iniciado una invasión de las islas Falkland y Georgia del Sur, la reacción del Gobierno Británico fué rápida y decisiva. Los primeros buques de una Fuerza Expedicionaria encabezada por el portaaeronaves Hermes fueron reunidos rápidamente y zarparon hacia el Atlántico Sur el 5 de abril, a los que se unió en las semanas sucesivas una flota de más de cien barcos y unos 30.000 hombres.

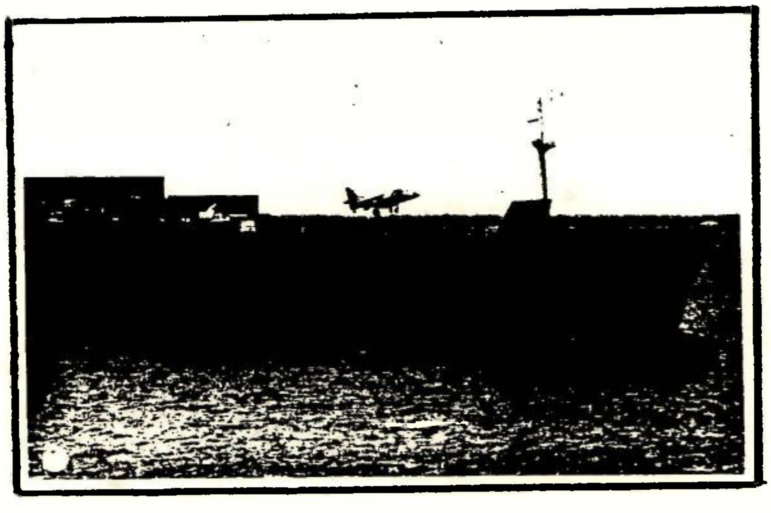
La marcha de la victoriosa campaña es demasiado bien conocida para que necesite su reafirmación aquí, y el 14 de junio el enemigo capituló. La batalla terrestre había durado exactamente tres semanas. La batalla naval no llegó a tener lugar, una vez que el crucero General Belgrano fuera hundido por un submarino británico. A partir de ese momento, el Mando Naval argentino decidió no arriesgarse a empeñar su flota en acción y, como resultado, ni un solo buque de la Armada argentina se aventuró fuera de puerto durante la duración de la guerra. No hubo operaciones prolongadas de guerra antisubmarina, como sería de esperar en el Atlántico del Norte en un futuro conflicto con la Unión Soviética. Pero la combinación de submarinos, buques de superficie y aeronaves continúa siendo la táctica antisubmarina más eficaz desarrollada hasta el momento.

...///...

LA BATALLA POR EL CONTROL DEL ESPACIO AEREO

Antes de intentar establecer la eficacia de los sistemas de armas británicos en la batalla por el control del espacio aéreo en la zona de las islas Falkland, es necesario examinar brevemente la capacidad de ataque que el enemigo era capaz de poner en acción contra la Fuerza Expedicionaria. Puesto que no había ninguna fuerza naval argentina implicada, el peso de la responsabilidad cayó sobre la Fuerza Aérea, con algún apoyo de la aviación naval, que operaba desde basess terrestres y no desde el portaaviones Veinticinco de Mayo. La capacidad total de ataque aéreo argentina ha sido estimada entre 145 y 150 aparatos, que comprendían 9 bombarderos Canberra, 68 Skyhawk A-4P/Q, 20 Mirage IIE/IAI Nesher, 45 Pucará, 6 Super Etendard, apoyados por aviones y helicópteros de transporte y reconocimiento marítimo. Su armamento consistía fundamentalmente en bombas de 500 y 1.000 libras, cañones de 30 mm. y cohetes. Los Super Etendard disponían de seis o siete misiles Exocet AM-39. Los Mirage, supersónicos, estaban diseñados fundamentalmente para misiones de interceptación y en algunas ocasiones fueron empleados como escolta de los Skyhawk, aunque también eran capaces de llevar a cabo misiones de ataque.

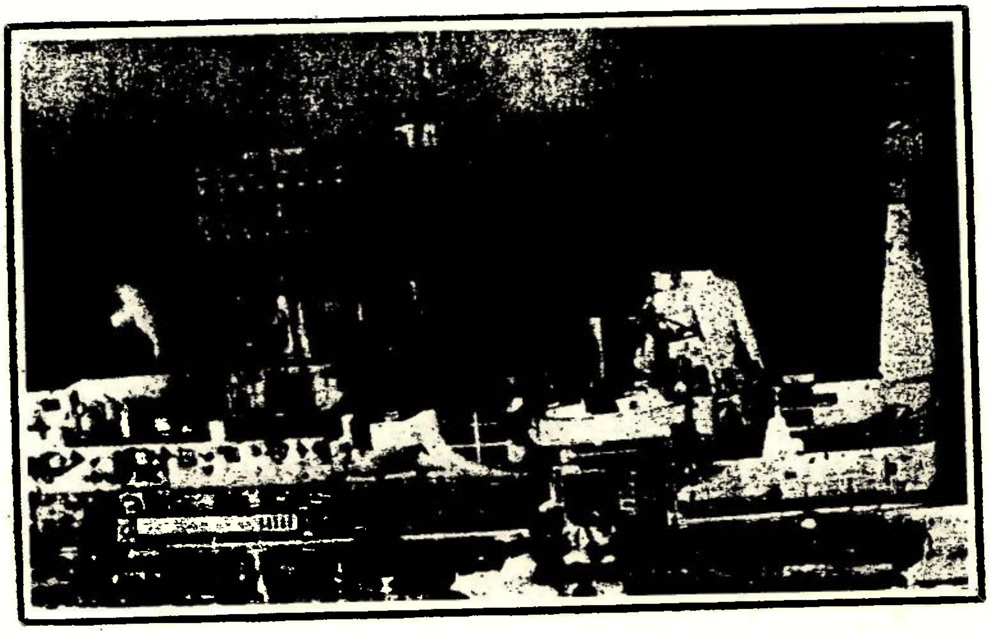
Muchos de los aparatos de la Fuerza Aérea argentina tenían veinte años y no disponían de sistemas de adquisición de objetivos y de ataque modernos. No podían operar de noche y parece que tenían muy limitadas posibilidades con mal tiempo. No llevaban equipo de contramedidas electrónicas y sus tácticas se reducían a ataques con cañón y lanzamiento de bombas en caída libre a baja cota, reminiscencia de la GM II. Los Mirage estaban equipados con misiles aire-aire, pero raras veces se empeñaron en combate aéreo con los Harrier. El extraordinario valor de las tripulaciones, más que la eficacia de su equipo, fué la mayor parte de las veces la causa de los éxitos obtenidos por la Fuerza Aérea y la Aviación Naval argentina.



...///....

LOS ATAQUES CON EXOCET

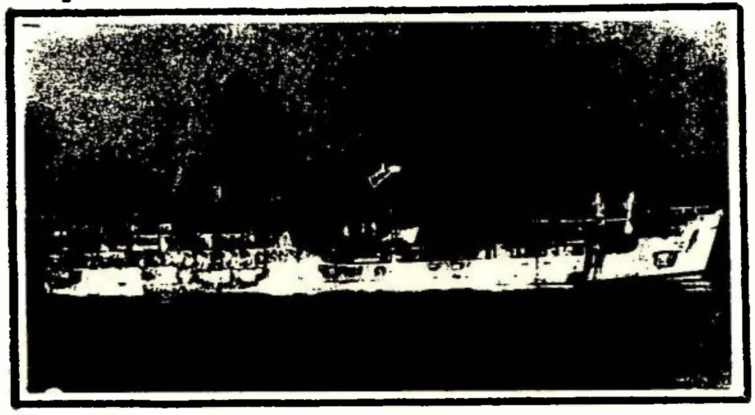
Al principio de la guerra, se estimaba que, además de los 6 ó 7 misiles Exocet AM-39, disponían de un cierto número de misiles instalados en buques, pero no los utilizaron. Al Sheffield le lanzarón dos Exocet, uno de los cuales hizo blanco y le destruyó. El Glamorgan fué alcanzado por un Exocet lanzado desde una instalación de defensa costera cercana a Port Stanley, y tuvo la fortuna de sobrevivir. El buque portacontenedores Atlantic Conveyor fué alcanzado por un Exocet disparado por un Super Etendard y se hundió. Al menos se dispararon otros dos Exocet, que no alcanzaron sus blancos, sea porque fueran desviados por "chaff" (laminillas lanzadas como medida de defensa electrónica), sea por mal funcionamiento de los sistemas de guiado. Ello representa una gran proporción de pérdidas en buques británicos para un gasto económico de misiles de un costo relativamente bajo, especialmente si se tiene en cuenta que ninguno de los aviones que los lanzaron fué derribado.



...///...

FALLOS DE LAS BOMBAS ARGENTINAS

Una de las características de los ataque aéreos argentinos fué el número de bombas que no hicieron explosión aunque alcanzaron sus blancos. Otras que explosionaron, lo hicieron sin producir daños, en el mar, a causa, principalmente, de defectos de puntería de las tripulaciones, frecuentemente más preocupadas por eludir las defensas que por un bombardeo de precisión. Las bombas eran de 500 y 1.000 libras de origen estadounidense, algunas de ellas con más de 13 años. Estas bombas pueden ser espoletadas en el morro, en la cola, o en ambas partes. Se las puede dotar de espoleta instántanea o a tiempos, para que explosionen en el momento del impacto o después de penetrar en el blanco, lo que haría más difícil la labor de los equipos de desactivación. Normalmente, el sistema de espoletado está diseñado de tal forma que la bomba no se activa hasta después de dejar el avión. Están dotadas de un pasador que gira conforme la bomba cae hacia el objetivo, activando el sistema de espoletado. Si la bomba es lanzada desde muy baja altitud, o muy próxima al objetivo, los pasadores de armado no tendrán tiempo de activar el sistema de espoletado y la bomba no explosionará aunque alcance el objetivo.



DEFENSAS NAVALES DE LA FUERZA EXPEDICIONARIA BRITANICA

La defensa principal de la Fuerza Expedicionaria fueron los aviones Sea Harrier FRS 1 basados en los buques portaaeronaves. Fueron modificados para que pudieran realizar misiones de ataque a tierra además de sus misiones de reconocimiento e interceptación, de lo que se ocupa el radar Blue Fox instalado en el morro. Inicialmente solo se disponía de 20 Sea Harrier, desplegados en los dos portaaeronaves Invencible y Hermes. Esta fuerza fué complementada posteriormente con 8 Sea Harrier y 14 aviones Harrier GR3, de ataque a tierra. La más evidente deficiencia fué la carencia de equipos de alerta aérea lejana (AEW), lo que hizo mucho más dicífil el ganar la batalla por el control del espacio aéreo. La Fuerza Expedicionaria tuvo

...///...

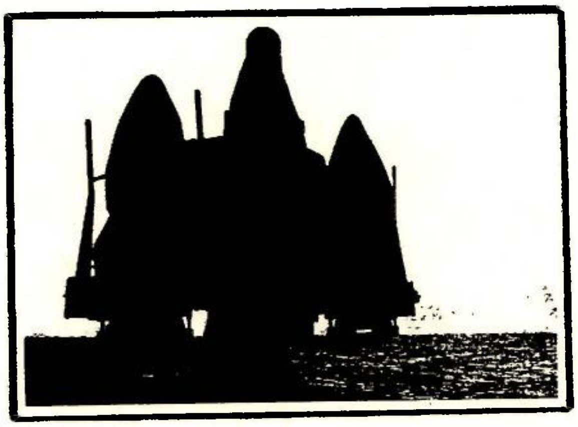
que confiar casi totalmente en los radares de los barcos para alertar sobre la aproximación de aviones enemigos, y como estos se aproximaban normalmente a muy baja altitud, el tiempo de alerta se veía reducido al mínimo.

Para las misiones de defensa aérea, los Sea Harrier estaban equipados con misiles Sidewinder AIM-9L aire-aire sensibles a focos térmicos y con cañones de 30 mm. Estaban equipados, asimismo, con lanzadores de laminillas, radar de alerta en cola y lanzadores de destellos contra misiles infrarrojos. Para el ataque a tierra, los Sea Harrier tenían bombas de gravedad, bombas de fraccionamiento y cañones de 30 mm. Se llevaron a cabo varios ataques contra aeródromos de Goose Green y Port Stanley, con diversa fortuna, en los que se perdieron cinco Harrier por efectos del fuego terrestre. Esto representa una proporción de pérdidas que no podríamos haber soportado mucho tiempo con el limitado número de aviones de que disponíamos. Dado que tales ataques suponían el tener que sobrevolar los objetivos, no hay duda de que las fuerzas terrestres argentinas habrían aumentado su eficacia en la utilización de los sistemas de defensa de que disponían y las pérdidas de Harrier se habrían multiplicado.

...///...

MISILES NAVALES

Los barcos de la Fuerza Expedicionaria estaban armados con diversos tipos de misiles superficie-aire y cañones. Los destructores como el Sheffield T-42 tenían Sea Dart y cañones de 4,5 pulgadas; las fragatas, como la T-22 Broadsword tenían Seawolf; el Glamorgan tenía Seaslug y Seacat; otras fragatas tenían Seacat. Ello significa que únicamente dos fragatas tenían defensas contra misiles Exocet o aviones a muy baja cota, puesto que el Sea Dart está diseñado fundamentalmente para la defensa contra ataques a cota media, pero con algunas posibilidades contra aviones a baja cota. La carencia de alerta aérea lejana obligó al Comandante de la Fuerza Expedicionaria a destacar destructores en misión de piquete radar a algunas millas de distancia de los otros buques de la Fuerza Expedicionaria. El Sheffield tenía esta misión cuando fué alcanzado por un misil Exocet AM-39. No supo qué era lo que le había alcanzado y no tuvo ningún aviso previo del ataque. No se utilizaron contramedidas electrónicas contra el sistema de guiado radar del misil ni se lanzaron laminillas, aunque en otras ocasiones sí se utilizaron con diversa fortuna. Sin embargo, fueron las bombas lanzadas desde aviones a muy baja cota las que produjeron la mayor parte de los daños a muchos barcos de la Fuerza Expedicionaria. La mayor parte de los sistemas de defensa misil superficie-aire se atribuyeron éxitos, y si todos los barcos hubieran estado equipados con defensas eficaces contra aviones a alta y baja cota y contra misiles a ras de agua, las bajas de la Fuerza Expedicionaria, en barcos y hombres, hubieran sido, con toda probabilidad, mucho menores. Las unidades de superficie son tan vulnerables como las defensa de que están dotadas.



...///...

OPERACIONES ISRAELIES EN EL LIBANO

Antes de pasar revista a las enseñanzas de las operaciones en las Falklands y a las mejoras que se necesitan en los sistemas de armas británicas, es oportuno revisar las operaciones israelíes que tuvieron lugar al mismo tiempo que la batalla por las Falkland, haciendo especial mención a la batalla aérea.

Antes de lanzar el ataque principal sobre el Líbano, los israelíes decidieron neutralizar la Fuerza Aérea siria, que constituía una amenaza real para sus fuerzas. Ello suponía la destrucción de los misiles sirios SAM-6 desplegados en el valle de la Bekaa, de los centros de mando y control, y en cuanto fuera posible, de la Fuerza Aérea siria y de sus centros terrestres de interceptación y control. El plan era relativamente sencillo, pero fué brillantemente ejecutado. Los israelíes lanzaron sobre el valle aparatos pilotados por control remoto (RPV), para incitar a los sirios a utilizar sus radares de adquisición para detectar los RPV,s antes de lanzar sus SAM-6 para derribarlos. Con esto, los RPV,s localizaban las frecuencias utilizadas por los asentamientos SAM y las transmitían a las bases aéreas israelíes, en las que los aviones de ataque armados con misiles anti-radiación, Shrike y Wolf, esperaban para despegar y atacar los asentamientos. Un Gruman E-2C, operando a la altura de la costa libanesa, podía observar los aviones sirios al despegar de sus bases y alertar a los F-15, que volaban a gran altura, para prevenir a los Phantom de ataque F-4 y F-16. Los ataques a los asentamientos SAM tuvieron enorme éxito, y en los combates aéreos que siguieron, la Fuerza Aérea israelí se atribuyó el derribo de 49 Mig-21 y Mig-23 sirios, sin pérdidas propias. En la semana siguiente, las pérdidas sirias ascendieron a 86, contra pérdidas israelíes de un Skyhawk, abatido por un misil SAM-7, y dos helicópteros. Las contramedidas electrónicas jugaron un papel fundamental en estas operaciones.

Los israelíes estaban equipados con las armas más modernas, incluyendo misiles aire-tierra Maverick, bombas planeadoras GBU-15, bombas de fraccionamiento, misiles Sidewinder AIM-9L y trampas productoras de infrarrojos. Con los F-15 y F-16, disponían de los más modernos aviones, y demostraron, de modo impresionante, que la supresión de las defenas es necesidad primordial antes de lanzar un ataque sobre objetivos bien defendidos. Las bombas convencionales son todavía útiles, una vez neutralizadas las defensas, pero el sobrevuelo a baja cota de objetivos bien defendidos, y el lanzamiento de bombas de gravedad provocarán en el futuro una alta proporción de pérdidas. Las contramedidas electrónicas, tan eficazmente utilizadas para interferir las comunicaciones, y las armas de supresión de las defensas deben incluirse en el inventario de toda Fuerza Aérea moderna.

...///...

MODERNIZACION DE LAS DEFENSAS AEREAS Y NAVALES BRITANICAS

Todos los barcos y aviones perdidos en la campaña de las Falkland han de ser sustituídos. Pero no se trata simplemente de una cuestión de sustitución de destructores, fragatas y Harrier; en el futuro deberán contar con defensas eficaces y modernas contra los sistemas de ataque modernos, con las que no contaba la Fuerza Expedicionaria. Los Sea Harrier tuvieron una actuación excepcionalmente buena, siendo responsables de 27 aviones derribados, sin pérdidas propias en el combate aire-aire. Todos los misiles SAM de los barcos tuvieron también una buena actuación dentro de sus propias limitaciones. Los Sea Dart se atribuyen ocho aviones enemigos destruídos, los Seawolf cinco, los Sea Cat seis. Un número indeterminado de aviones enemigos puede que haya sido alcanzado y averíado. Los Rapier con base en tierra se atribuyen 13 derribos y los Blowpipe ocho. El fuego de ametralladoras y armas ligeras puede haber sido también responsable de daños suficientes para que aviones no hayan podido regresar a sus bases.

La deficiencia más importante, la carencia de alarma aérea lejana, ya ha sido subsanada con la instalación de un radar de vigilancia Searchwater en un helicóptero Sea King y a bordo del Illustrious, el nuevo portaaeronaves, actualmente en las Falkland para sustituir al Invencible. Los barcos empeñados en operaciones en cualquier zona de los océanos deberán tener en el futuro alerta aérea lejana o aviones o misiles de ataque, en particular misiles del tipo Exocet. Si los buques británicos de la Fuerza Expedicionaria hubieran estado equipados con Sea Dart y Seawolf y con contramedidas electrónicas activas y pasivas más eficaces, las bajas habrían sido inferiores.

Otra mejora en las defensas de los buques ha sido la instalación en el Illustrious de un sistema de cañón múltiple americano Vulcan/Phalanx, capaz de hacer de 3.000 a 4.000 disparos de 20 mm. por minuto. La munición es de uranio muy denso y, por tanto, más eficaz que la de plomo para penetración de aviones o misiles. Se necesitan contramedidas más eficaces, incluyendo un sistema de contramedidas electrónicas integrado para proporcionar protección contra misiles guiados por radar, buscadores de infrarrojos y laser. En particular, estos sistemas deberán tener un campo más amplio de medidas pasivas, incluyendo "chaff", y para interferencias activas. Un sistema, llamado Shield, actualmente en desarrollo por la compañía Plessey, ayudará a rellenar la brecha actual en contramedidas electrónicas.

...///...

Los Sea Harrier, que actuaron muy bien en su misión de interceptadores, deberían tener un alcance radar superior y misiles de corto alcance Sidewinder complementados por misiles de alcance superior, como el Skyflash. Si la Armada de los Estados Unidos hubiese tenido que operar en condiciones similares en la campaña de las Falkland, hubieran tenido aviones E-2C en patrulla permanente e interceptadores F-14 equipados con misiles Phoenix de largo alcance, capaces de adquirir seis blancos enemigos a distancias de 100 millas y con capacidad de localización y derribo inmediato. Los Phantom F-4 que vamos a desplegar en las Falkland tendrán mucho mayores capacidades, y los Buccaneers desplegados para ataque a superficie dispondrán eventualmente del nuevo misil británico anti-buque Sea Eagle, de alcance superior al Exocet, mayor fiabilidad y capaz de eludir o burlar contramedidas electrónicas. También nos equiparemos con aviones navales Nimrod.

Los aviones para ataque a tierra deberán disponer en adelante de misiles y confiar menos en el sobrevuelo de objetivos defendidos para lanzar bombas de gravedad o cohetes. Los Harrier GR3 y su sucesor, el GR5, empleados en misiones de apoyo directo provocarán un gran porcentaje de pérdidas propias si no están equipados con armas del tipo Maverick. La bomba de fraccionamiento BL 755 para utilización contracarro será muy vulnerable a la defensa aérea soviética orgánica de las Divisiones Acorazadas, que incluye SAM-4, SAM-6, SAM-8, SAM-9, SAM-10 y cañones antiaéreos ZSU-23-4. Es también dudosa la eficacia de las armas contra pistas de aterrizaje JP-233, que exigen el sobrevuelo del objetivo por el avión lanzador. El instalarlas en aviones caros, como el Tornado, puede revelarse antieconómico en comparación con los misiles guiados. Las bombas de fraccionamiento y las de 1.000 libras no fueron eficaces contra el aeropuerto de Port Stanley y sirvieron para demostrar que las tácticas y armas de la última guerra no serán valederas en una futura guerra en Europa contra la nación mejor armada del mundo.

La batalla terrestre fué fundamentalmente una batalla de infantería con apoyo de artillería y morteros, pero el helicóptero demostró una vez más su valor como vehículo versátil en muchas misiones además de la evacuación de heridos. La movilidad campo a través de las tropas británicas fué excepcional. Los hombres estaban en forma, disciplinados, resueltos y bien mandados. Sus vehículos, carros ligeros Scorpion con cañones de 76 mm., Scimitar con cañón de 33 mm., vehículos de recuperación Samson y cañones ligeros de 105 mm, tuvieron una buena actuación en terreno muy difícil. La batalla terrestre no duró lo suficiente para proporcionar la ocasión de comprobar a las fuerzas terrestres su misión OTAN defensiva de retardo inicial, pero años de entrenamiento y ejercicios OTAN permitieron a unas tropas, en inferioridad numérica aproximada de 2 a 1, llevar a cabo un desembarco anfibio después de una travesía de 8.000 millas, con una cobertura aérea inadecuada, y derrotar a una fueza de ocupación, con pérdidas mínimas. Las bajas totales fueron de unos 250 muertos, menos de la mitad de las sufridas por el Mando de Bombardeo de la RAF en una sola noche de ataque a una ciudad alemana en 1.944.

...///...

LECCIONES PARA LA OTAN

Gran Bretaña ha demostrado su capacidad para movilizar una Fuerza Expedicionaria Conjunta de Despliegue Rápido (RDJTF) con mayor rapidez y eficacia de lo que se consideraba posible. Fué utilizada muy lejos del área de responsabilidad OTAN y sin ayuda de ninguna otra potencia en la movilización de la fuerza ni en la conducción de las operaciones. En el momento crucial de la campaña, inmediatamente antes de la rendición de las fuerzas argentinas, la Fuerza Expedicionaria británica tenía en la mar 26 barcos de guerra, 15 buques auxiliares de la Flota, 42 barcos mercantes, 52 aparatos de ala fija y 136 helicópteros. Había más en las isla de Ascensión, la única base intermedia disponible en las 8.000 millas de distancia a las bases metropolitanas. La importancia estratégica de la isla de Ascensión, las Falkland y las Georgia del Sur, es similar a la de Diego García en el Océano Indico. Otros países OTAN podrían sin duda, aportar una contribución similar, aunque quizás menor, para ayudar a la RDJTF de los Estados Unidos a mantener abiertos los océanos, singularmente las rutas petroleras del Golfo.

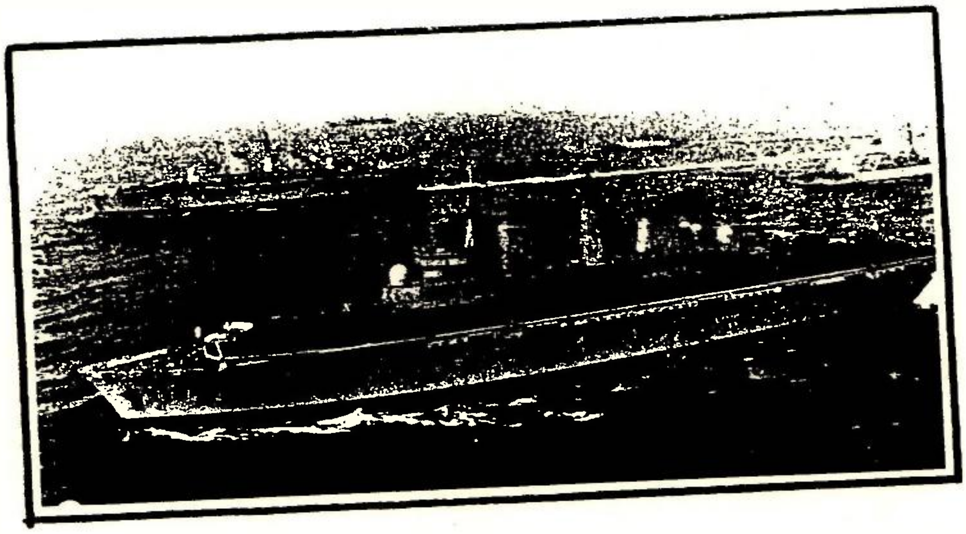
En una batalla terrestre en Europa, las fuerzas terrestres y aéreas OTAN deben hacer más amplio uso de contramedidas electrónicas. Los sistemas de supresión de defensas, tales como los aviones norteamericanos Wild Weasel, Phantom F-4 y F-111, deben ser aumentados en número y debe reconocerse la necesidad de armas guiadas de precisión en los ataques a tierra. Se necesitan nuevas armas contracarro con buscador semiautomático, tales como el Wasp y el Skeet, para sustituir a los misiles filodirigidos, que han prestado excelentes servicios en muchos países durante más de una década, y que serán aún eficaces durante varios años, pero disponemos de una nueva generación de misiles contracarro, que debería formar parte de las plantillas de material OTAN lo más pronto posible.

Las operaciones israelíes en el Líbano han demostrado la superioridad del material de los Estados Unidos sobre el suministrado por la Unión Soviética a sus clientes. Occidente dispone de tecnología para mantenerse por delante de la Unión Soviética en todos los aspectos del Arte Militar. Se necesita únicamente la voluntad política para ello. Costará dinero, pero si contemplamos los sistemas de armas utilizados por los israelíes y las tácticas por ellos adoptadas, singularmente en la batalla aérea, podríamos decir que EN LA CAMPAÑA DE LAS FALKLAND GRAN BRETAÑA HACIA LA GUERRA DEL PASADO MIENTRAS QUE EN EL LIBANO LOS ISRAELIES HACIAN LA GUERRA DEL MAÑANA.

...///...

vol

La campaña de las Falkland estuvo bien planeada y brillantemente ejecutada, cuando todas las probabilidades parecían estar en contra de una operación victoriosa para reconquistar las islas. La voluntad firme y la inquebrantable decisión al más alto nivel establecieron la base de los éxitos que habían de venir. Fué una carrera contra el reloj y los elementos, en la cual una profunda preparación profesional superó las condiciones de inferioridad en que tenía que actuar la Fuerza Expedicionaria. Hemos aprendido muchas lecciones y algunas de ellas han sido puestas en práctica ya, pero aún hay más por hacer. Una enseñanza, por encima de todas las demás, es aplicable a las naciones del mundo libre. Que el fracaso en disuadir una agresión deberá pagar indefectiblemente un alto precio para la restauración del "statu quo".



===============

FUERZA AEREA DE CHILE
MAYO-JULIO 198

PODER

EN EL

por: Hernán Yentzen Melo

ALGO DE HISTORIA

Hace exactamente 40 años, el notable escritor aeronáutico Alejandro Seversky, sustentó en su libro "La Victoria por el Poder Aéreo", las siguientes ideas básicas, entre otras, cuya redacción texual expresa:

"1. El Poder Aéreo es una fuerza de expansión y dinamismo cuyo crecimiento debe ser anticipado por mentes audaces.

2. En breve serán prácticamente anuladas las distancias, no existirán problemas de altura y el tonelaje de carga aérea llegará a límites insospechables.

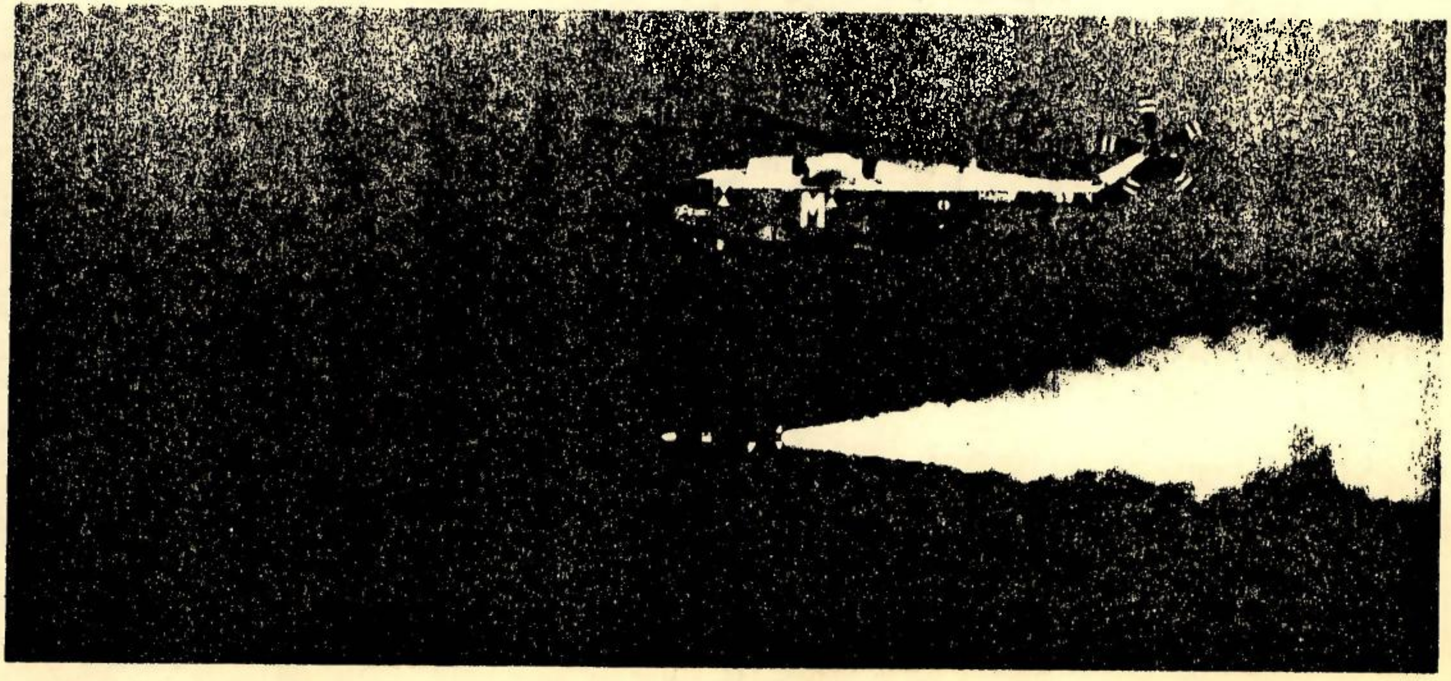
3. La guerra debe ser estudiada como ella es hoy y como lo podrá ser mañana. Hay que recordar que la Fuerza Aérea ya es el Arma de la Victoria.

4. Nuestra política debe tender al aire, y para ello debe prepararse el medio y el ambiente.

5. Debemos estar listos, no sólo para repeler el ataque sino también, y muy especialmente, para llevar la guerra aérea al territorio y corazón del enemigo.

6. Primero anular el Poder Aéreo enemigo. Luego es vital la selección de objetivos. La acción aérea, por me-

Disparo de un Exocet M-39 desde un helicóptero Frelon.



AEREO
ATLANTICO SUR

[illegible] la [illegible] destrucción intensiva de los [illegible] vitales del enemigo, producirá [illegible] de la guerra.

[illegible] vio dominio del aire es [illegible] render operaciones ma- [illegible] terrestres con éxito

[illegible] Aéreo sólo puede ser [illegible] con Poder Aéreo

[illegible] aviación basada en tierra es [illegible] a la con base flotante

[illegible] El radio de acción de la Fuerza Aérea debe ser igual a la extensión máxima del Teatro de Guerra

11. En la lucha en el aire, la calidad tiene un valor relativamente más [illegible] que la cantidad

[illegible] la doctrina estratégica de [illegible] estaba dirigida a ser aplicada [illegible] potencia más grande del mundo, EE.UU. [illegible] contiene muchas lecciones [illegible] dignas de estudio y consideración, toda vez que en estos [illegible] años los conflictos bélicos han demostrado con creces que aquel país que no ha tenido o no ha podido emplear el Poder Aéreo [illegible] realidad siempre ha llegado al fracaso. Por el contrario, quien ha analizado la guerra como es hoy o como lo podrá ser mañana, dentro de su ámbito de acción, y ha desarrollado y empleado el Poder Aéreo con su máxima capacidad, ha sido coronado con el éxito

La base del Poder Aéreo como "elemento de la Victoria" está en desarrollarlo de acuerdo a las posibles necesidades y emplearlo en su maxima capacidad. Cualquier limitación de orden político disminuirá su eficacia y distorsionará el análisis de su efecto.

Las guerras de Corea y Vietnam son claras muestras que no basta disponer de medios abrumadoramente superiores en calidad y cantidad, sino que el Mando de las Operaciones debe tener libertad de acción para golpear donde se haga más daño al adversario. En ambos conflictos, el temor de generalizarlos puso límites en latitud para que la Fuerza Aérea de la N.U. y luego de los EE.UU., atacaran en forma sostenida el corazón del enemigo y sus centros de abastecimiento, lo que permitió en los dos casos llegar a guerras de desgaste en que la concepción marxista tenía todas las de ganar, y ganó ya que los países de cultura occidental no estaban dispuestos a continuar una sangría sin fin.

En el caso de Vietnam, la prolongación del conflicto, permitió además que elementos marxistas y adláteres enquistados en la sociedad norteamericana, formaran una especie de conciencia tumultuosa que terminó por hacer la guerra impopular con los resultados que la Historia conoce.

Sin embargo, ha quedado [illegible] que la presencia del Poder Aéreo fue decisiva en cada operación que se montó y los resultados estuvieron siempre condicionados por el ataque vertical.

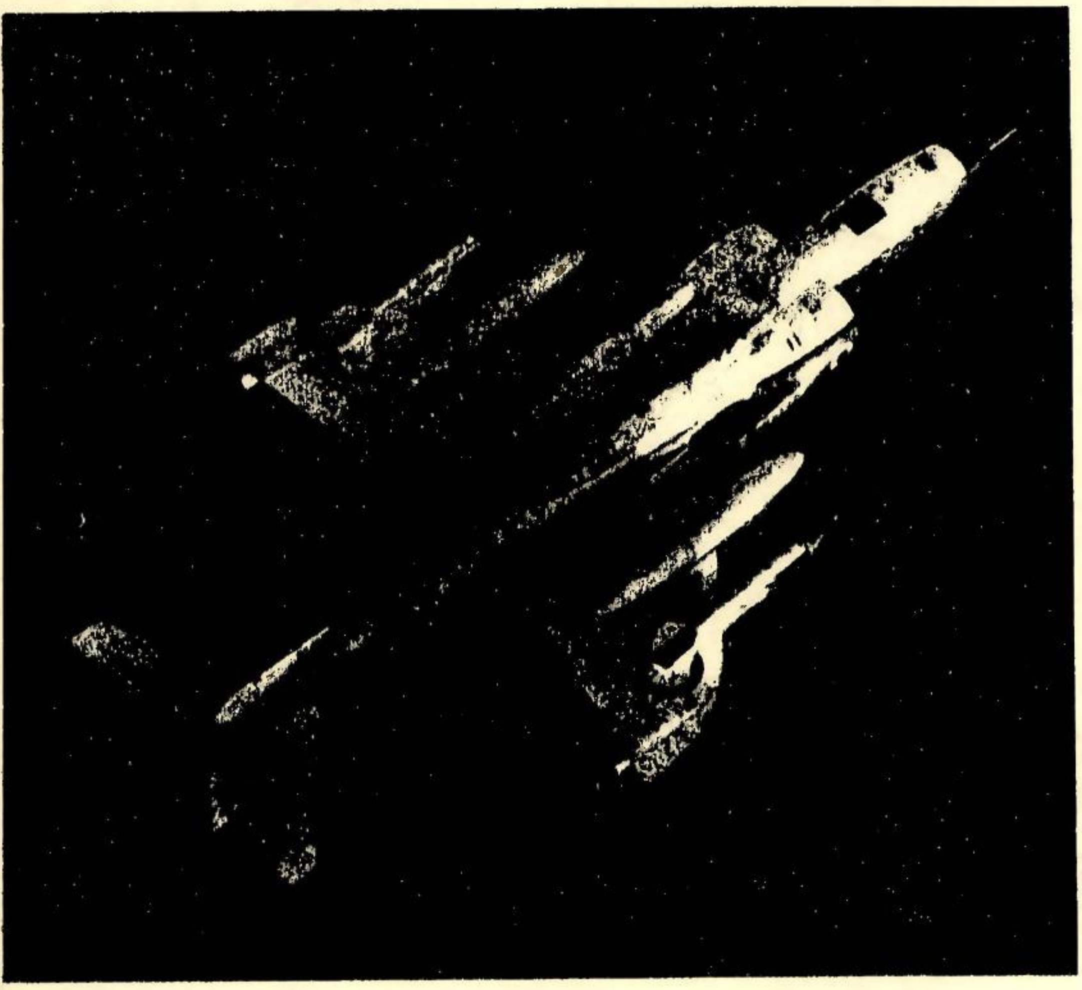
La fulgurante guerra de los Seis Días, dio la razón a Seversky en forma total y absoluta; un Poder Aéreo bien dotado y entrenado, con una voluntad política de empleo más allá de cualquier consideración, proporcionó la victoria a Israel.

Los paracaidistas franceses pudieron rescatar e imponer el orden en Zaire, sólo a condición de contar con el apoyo de transporte aéreo adecuado de EE.UU. Sin esa vital ayuda, el valor y eficiencia de los "para" franceses habrían quedado marginados

Hasta ese momento, el mundo estaba tomando conciencia que en una guerra llevada sobre espacio terrestre una aviación más fuerte era decisiva, por cuanto su acción negaba al enemigo el empleo de sus propios medios aéreos y luego al hostigar y destruir las fuerzas terrestres adversarias, facilitaba la progresión del Ejército propio hasta llevarlo a consolidar la ocupación de los territorios donde o por los cuales se combatía.

Pero había un aspecto de la guerra que para los profanos quedaba todavía envuelto en un halo de misterio y exento de cierto romanticismo

¿Cuál sería la posibilidad de éxito del arma aérea enfrentada a los sofisticados elementos que hoy posee el Poder Naval en muchos países?



El Sea Harrier puede llevar gran cantidad de armamento en sus siete estaciones externas. La foto es elocuente.

EL CONFLICTO

Ocupación de las islas y primeras operaciones

El 28 de marzo de 1982 la Flota de Mar (Flomar) Argentina zarpó desde puerto Belgrano al sur transportando a su bordo un batallón de infantería de marina, una sección de comandos anfibios, buzos tácticos y fuerzas terrestres de la I y IX Brigadas de Infantería Motorizada.

El 02 de abril esta fuerza naval en que además formaban parte el portaaviones "25 de Mayo", con aviones cazabombarderos Skyhawk y antisubmarinos Traker, destructores equipados con cohetes Sea Dart y Exocet MM 38, dos corbetas misileras, el rompehielo Almirante Inzar y el buque Cabo San Antonio, efectúa un desembarco en las Islas Falkland, que prácticamente tuvo un carácter administrativo dada la inmensa desproporción de fuerzas con los infantes de marina ingleses, quienes sólo opusieron una breve resistencia produciéndose 3 bajas por cada lado.

El 03 de abril, la Fuerza Aérea Argentina utilizando aviones C-130 y otro material menor, transportó hasta Puerto Stanley a la IV Brigada Aerotransportada.

El mismo día, Gran Bretaña reacciona y decide el envío de la Flota Real al Atlántico Sur bajo el mando del Almirante John Woodward y cuya composición se da en recuadro.

Junto a la decisión de empleo de esta Fuerza Naval, se hace presente la orden de alistar el material Vulcan de la RAF. en condiciones de emplear armamento convencional. Estos aviones deberían operar desde la isla Ascención con reabastecimiento en el aire por aviones Víctor y además se ordena el empleo de aviones Nimrod para exploración aeromarítima.

El 22 de abril desembarcan fuerzas británicas en la isla San Pedro, las que luego de una resistencia limitada reconquistan el área y obtienen la rendición del contingente argentino.

En el mismo período y próximo a las costas de las Georgias del Sur, los ingleses detectan el submarino "Santa Fe" que cumplía una misión que aún no se conoce y la atacan con cohetes desde helicópteros Linx el 25 de abril y lo dejan fuera de combate.

El 01 de mayo en la oscuridad del largo amanecer, bombarderos Vulcan operando desde la isla Ascensión atacan la pista de Puerto Stanley y aviones Harrier insisten sobre ese aeropuerto y además atacan los aeródromos de Goose Green y Puerto Darwin. Luego a las 18:00 comienza el bombardeo naval sobre Puerto Stanley.

La Fuerza Aérea argentina reacciona atacando con aviones Mirage y Canberra.

El 02 de mayo el submarino "Conqueror" torpedea y hunde al crucero Belgrano al sur de la zona de bloqueo, argumentando que su desplazamiento significaba una amenaza para la Flota Real.

En los días siguientes, aviones Harrier y helicópteros Linx atacan dos patrulleras y Puerto Stanley.

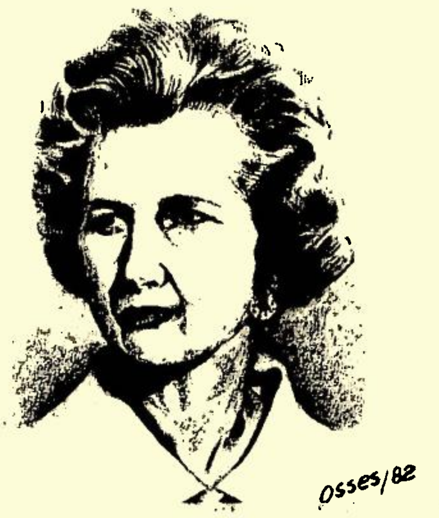
Simultáneamente la Fuerza Aérea Argentina ataca a la Flota Real con aviones Mirage y Canberra operando desde el continente y con aviones Pucará aparentemente basados en las mismas islas. Un avión Super Etendard ataca y hunde el 04 de mayo con un misil Exocet AM-39 al Destructor Sheffield que aparentemente operaba como piquete de radar (ver crónica aparte). Igualmente Argentina reclama haber dañado dos fragatas en el área de las islas.

El 12 de mayo a las 14:15 horas la Fuerza Aérea Argentina ataca a la Fuerza Naval Inglesa que en el estrecho de Falkland bombardeaba posiciones terrestres. Dos fragatas son seriamente dañadas.

En la madrugada del 21 de mayo, las fuerzas británicas iniciaron un ataque anfibio al Puerto de San Carlos, con el propósito de establecer una cabeza de playa en la isla Soledad.

El ataque anfibio fue precedido de varias maniobras de diversión, consistentes en un bombardeo naval efectuado por buques de la Flota Real en contra de las posesiones argentinas en Puerto Stanley, una incursión helitransportada efectuada por fuerzas del Special Boat Squadron en helicópteros Sea King en los alrededores de Puerto Darwin, además un ataque a fuerzas en la Bahía Fox, realizada por aviones Sea Harrier.

Durante el desarrollo de las maniobras, la defensa aérea de las fuerzas inglesas fue realizada por los aviones Sea Harrier embarcados, misiles superficie-aire y artillería antiaérea de los buques de la Flota Real.



MARGARET THATCHER
Nació el 13 de octubre de 1925

A los 57 años, Margaret THATCHER, encarna las tendencias y corrientes preocupadas en "Redefinir" un posible liderazgo Británico en Europa y en el mundo. Algunos encuentran que ella es demasiado ambiciosa y no conoce los caminos del compromiso, otros simplemente encuentran que no podría ser diferente.

Formada en Oxford, la Universidad más elitista de la Gran Bretaña, trabajó en un departamento de química de una industria. Fue electa para la Cámara de los Comunes en 1959, obteniendo el primer cargo a nivel ministerial en 1971. Personalidad importante de los conservadores, asumió el Ministerio de Educación y Ciencias en 1970. Su estrella comenzó a brillar definitivamente en 1975, con la elección para el liderazgo del Partido y líder de la oposición.

La vida personal de la Primera Ministra es un bien guardado secreto, su marido (Denis Thatcher) es ex-mayor de artillería y ex-director de varias empresas de gran porte. El hijo del matrimonio es corredor de automóviles y la hija trabaja como locutora en un programa popular de preguntas y respuestas.

En cuanto a la firmeza de la Primera Ministra, se cree que en buena parte deriva del concepto tradicional de familia, que todavía se encuentra profundamente arraigado en la cultura inglesa.

Conquista de la Cabeza de Playa

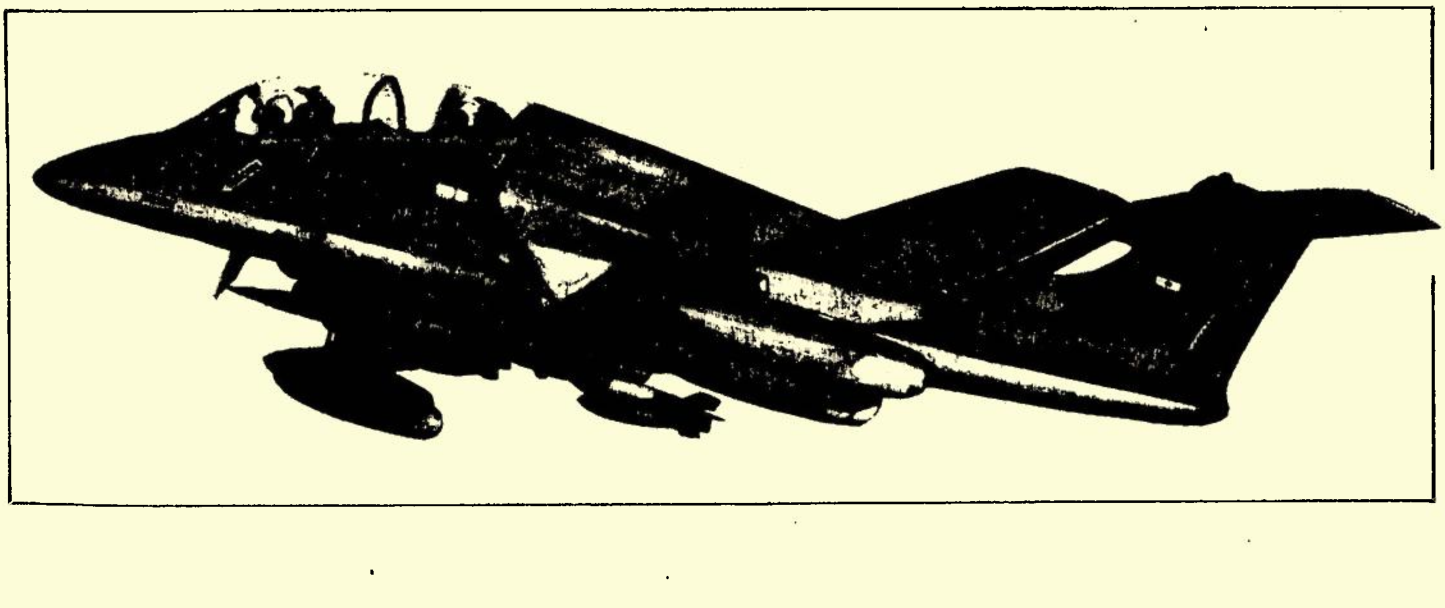
El desembarco se inició a las 02:00 horas, en distintos puntos con 250 Comandos de la Armada Real, seguidos de 750 infantes de un Regimiento de Paracaidistas de la Infantería de Marina mediante lanchas de desembarco, apoyados por helicópteros Gazelle y fuego naval. La resistencia por parte de la artillería e infantería del Ejército argentino fue escasa, lo que permitió a las fuerzas británicas avanzar cerca de tres kilómetros y establecer una cabeza de playa de 25 kilómetros cuadrados al medio día, obligando a los argentinos a replegarse.

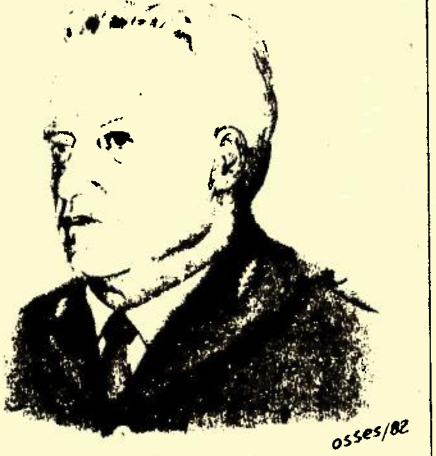
Durante el resto del día, los helicópteros Sea King y lanchas de desembarco continuaron con el desembarco de 1.500 infantes, tanques ligeros Scorpion, artillería de 105 mm., sistema de misiles superficie-aire Rapier A.A.A. y el apoyo logístico suficiente para mantener la fuerza desembarcada.

A partir de las 10 de la mañana y durante el resto del día, las fuerzas británicas tuvieron que soportar fuertes ataques aéreos argentinos. Durante estos ataques se derribaron 3 Mirage, 2 por misiles Sea Wolf y 1 por A.A.A.

Durante la noche del 21 al 22 de mayo las fuerzas desembarcadas ascendieron a 5.000 Comandos, Paracaidistas e Infantes de Marina, que consolidaron la Cabeza de Playa.

FMA I.A. 58 Pucará de la Fuerza Aérea Argentina.





LEOPOLDO GALTIERI

"Las urnas están bien guardadas y van a continuar guardadas", declaró en marzo del año pasado el General Leopoldo GALTIERI, luego que el Presidente Roberto VIOLA, poco después de asumir, daba señales de estar dispuesto a realizar una efectiva apertura política en Argentina. GALTIERI era el Comandante en Jefe del Ejército y ya apuntaba como fuerte opositor a VIOLA, a quien debía su promoción al Comando.

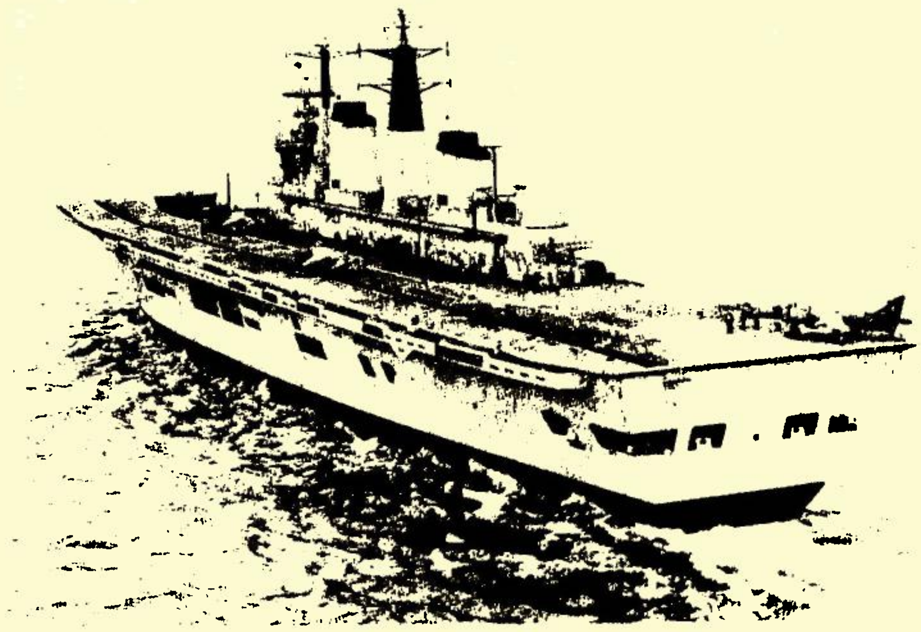
GALTIERI tiene 53 años, nació en Caseros el 15 de julio de 1926, a 25 kilómetros de Buenos Aires. Hijo de inmigrantes italianos, casado, con tres hijos, pertenece al Arma de Ingenieros y consiguió ser el primer Oficial de ese sector del Ejército en llegar al Comando máximo.

Su formación militar estuvo diversas veces unida a los Estados Unidos, país que conoció profundamente y que le despertó entusiasmo y admiración, hoy anulados por la oposición del gobierno de REAGAN en el actual conflicto. En 1949, tuvo su primer contacto con oficiales norteamericanos al hacer un curso de Ingeniería Básica en la Zona del Canal de Panamá, al final del cual se siguieron diversas visitas en los Estados Unidos.

Desde que asumió la Presidencia de la República, en diciembre pasado, GALTIERI estrechó aún más los lazos con los Estados Unidos, sepultando la política que el excanciller Oscar CAMILION defendía (de mayor independencia en relación a Washington, siguiendo el ejemplo brasileño). Por eso esperaba contar por lo menos con la neutralidad norteamericana en el actual conflicto con Inglaterra.

Hombre de decisiones rápidas, GALTIERI siempre fue considerado más inflexible que VIOLA en la cuestión con Chile, habiendo ordenado el cierre de la frontera cuando hubo una crisis en mayo del año pasado.

Fue depuesto el 17 de junio próximo pasado.



Un barco de la Real Marina inglesa con la plataforma de despegue conocida como "Ski-Jump".

OPERACIONES AREAS

Las operaciones aéreas británicas con aviones Sea Harrier fueron principalmente de contra fuerza aérea defensiva, con el propósito de contrarrestar el poder aéreo argentino que se hizo presente alrededor de las 10:00 horas. En estas operaciones los aviones emplearon principalmente misiles aire-aire y cañones derribando 4 Mirage, 5 Skyhawk y 2 aviones Pucará.

También efectuaron operaciones de ataque a fuerzas en la Bahía Fox y en Puerto Darwin.

Con los helicópteros Gazelle se prestó apoyo aéreo estrecho a las fuerzas desembarcadas, mientras que los helicópteros Sea King efectuaron operaciones de transporte aerotáctico, en apoyo de las fuerzas desembarcadas y realizaron una incursión helitransportada a Puerto Darwin.

El día 23 las fuerzas británicas tuvieron que enfrentar nuevos ataques aéreos, durante los cuales fueron derribados 5 Mirage y 1 A-4, tanto por los aviones Sea Harrier como por los misiles superficie-aire de los buques y Rapier instalados en tierra.

Durante las acciones aéreas contra la flota el día 25 de mayo, fueron derribados 3 aviones A-4 con misiles Sea-Dart y Sea-Wolf disparados desde los buques.

En San Carlos en tanto, se aceleró la construcción de una pista de aterrizaje hecha en base a planchas de aluminio, con el propósito de permitir la operación de los aviones Harrier de la R.A.F.

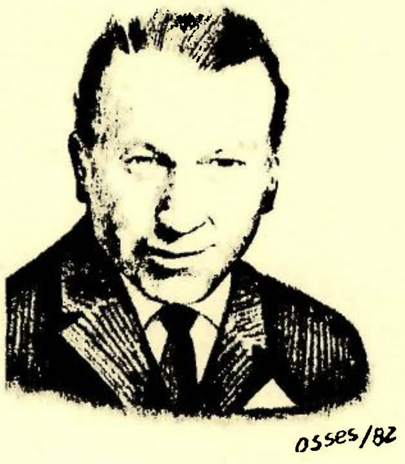
Puerto San Carlos

Durante el ataque anfibio realizado por las fuerzas británicas en el Puerto de San Carlos, la defensa argentina constituida por tropas del Ejército, apoyada por artillería de 105 mm., cañones de A.A.A. y misiles superficie-aire Blow Pipe, no pudieron realizar una defensa eficaz debido a que no contaban con una protección aérea; sin embargo, antes de iniciar la retirada, lograron derribar dos helicópteros Gazelle británicos con A.A.A. y misiles Blow Pipe.

El apoyo aéreo llegó una vez que la retirada se había iniciado, por lo que no pudieron retomar sus posiciones para detener el avance británico.

Operaciones Aéreas Argentinas

Durante el día 21 de mayo, a partir de las 10:00, hora local, la Aviación Argentina, efectuó por lo menos 6 ataques masivos desde el continente en



FRANCIS PYM

Nació el 13 de febrero de 1922.

Educado en Cambridge, la Universidad que disputa con Oxford el lugar más destacado en el escenario cultural inglés, el Sr. Francis PYM, de 60 años, luchó durante la Segunda Guerra Mundial. Su carrera en el Partido Conservador comenzó de hecho en 1959, cuando fue electo para la Cámara de los Comunes. En el año siguiente, era uno de los líderes del Plenario. En 1970 cuando los conservadores ganaron el poder, subió a la posición de Secretario de Estado para Irlanda del Norte, donde muchas carreras se queman. Cuando la Primera Ministra ganó el poder, él fue designado en la Secretaría de Defensa.

Se comenta que su paso para el puesto de líder de la mayoría en la Cámara, se debió a divergencias en el Gabinete sobre cómo orientar los recursos del financiamiento de la guerra. La caida de Lord CARRINGTON lo llevó a la Secretaría de Relaciones Exteriores, puesto que ambicionaba. La prensa londinense dijo entonces que al nombrarlo la Primera Ministra tenía plena conciencia de cuan fuerte sería su voz en el Gabinete de Guerra, pues ella podía resistir la caida de uno, pero no de dos Secretarios de Relaciones Exteriores.

Las evidencias son de que en los primeros momentos de su subida al Gabinete, Francis PYM consiguió, de hecho, conducir el proceso de negociaciones con los argentinos. En cierto momento, los Conservadores más radicales se alarmaron con la defensa del Plan Peruano hecha por el Secretario.

El fracaso de esa y de otras tentativas de solución diplomática de la crisis aparentemente retiraron la alfombra que estaba bajo los pies de Francis PYM, y una evidencia de eso deriva del crecimiento del papel del Secretario de la Defensa John NOTT.

contra de los buques de la Flota Real y las fuerzas desembarcadas.

En los primeros ataques se empleó una gran cantidad de aviones Pucará y Aero-Macchi que se aproximaban en vuelo rasante sobre tierra para luego virar hacia los buques, que operaban en el canal San Carlos. Con esto lograban la sorpresa táctica necesaria para disminuir el tiempo de reacción de la defensa antiaérea de los buques y la consiguiente distribución de blancos. En ese ataque, dos aviones Aero-Macchi lograron hundir con cohetes la igata "Ardent".

Media hora después, aviones Mirage y A-4 atacaron a la Flota Real y a las fuerzas desembarcadas, dañando 4 buques más, de los cuales uno en forma seria. En estos ataques se emplearon principalmente cohetes y bombas convencionales.

El día 23, después de un día de mal tiempo, el poder aéreo argentino atacó en forma masiva a la Flota Real en San Carlos y a las tropas británicas desembarcadas. Durante estas operaciones, la fragata británica Antílope fue dañada seriamente por una bomba que no explotó lanzada por un A-4 y se alojó en la sala de máquinas. Al día siguiente mientras era desactivada detonó, hundiendo la fragata.

El 25 de mayo los aviones argenti-s efectuaron un masivo ataque a la ota Real, hundiendo el destructor "Coventry" que fue alcanzado por bombas lanzadas desde aviones A-4 y obligaron a abandonar el portacontenedores "Atlantic Conveyor" que fue alcanzado por dos misiles Exocet lanzados por aviones Super Etendard.

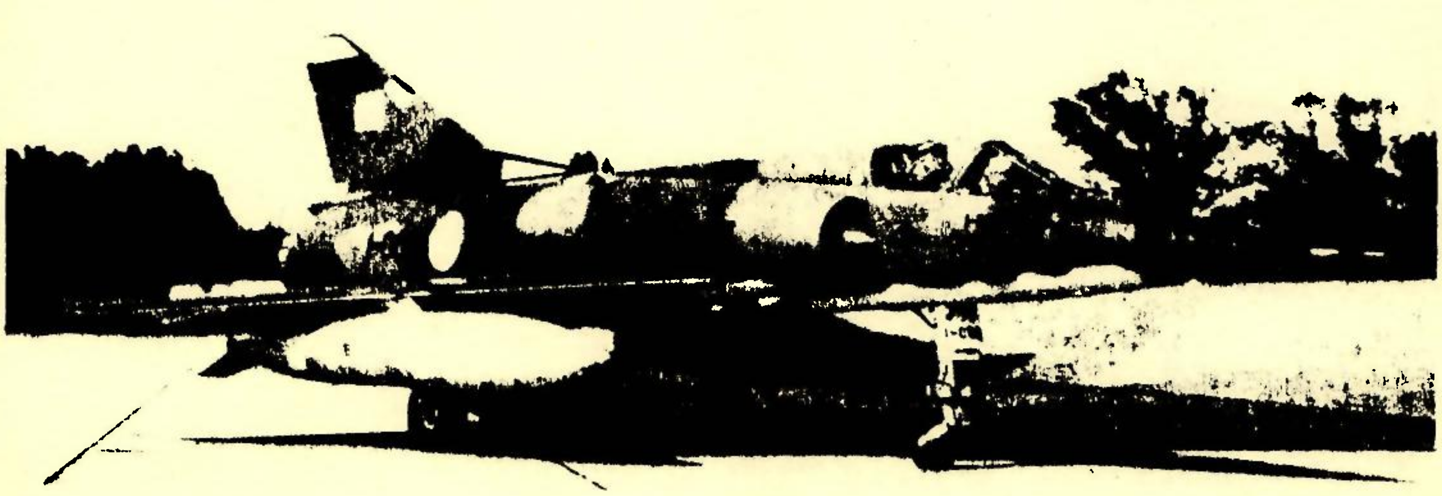
El 27 de mayo, la Fuerza Aérea Argentina atacó con bombarderos A-4 las posiciones británicas en la Cabeza de Playa establecidas en San Carlos. Durante estos ataques dos A-4 fueron derribados por las defensas antiaéreas.

Las acciones aéreas desarrolladas a partir del 30 de mayo son las siguientes:

El 30 de mayo una fuerza compuesta por dos Super Etendard con misiles AM-39 y tres Skyhawk atacaron la flota con el propósito de hundir el Portaaviones Invencible. Según lo declara-

...continúa en página 42

Mirage IIIE-A de la Fuerza Aérea Argentina.



EXOCET SUPER STAR

La quijada de burro, el garrote, la ballesta, la pólvora, el Gran Berta y ahora el Exocet son algunas de las armas que más han dado que hablar al hombre y se han usado para que quien recibe sus efectos..., deje de hablar.

LA FAMILIA EXOCET

Estos misiles de fabricación francesa; Aerospatiale es su constructor, conforman una serie de cuatro tipos diferentes:

Versión Mar-Mar MM 38: Se lanza desde un buque contra otra Unidad de superficie.

Aire-Mar AM 39: Se lanza desde una aeronave contra el buque.

Mar-Mar MM 40: Uso similar al MM 38.

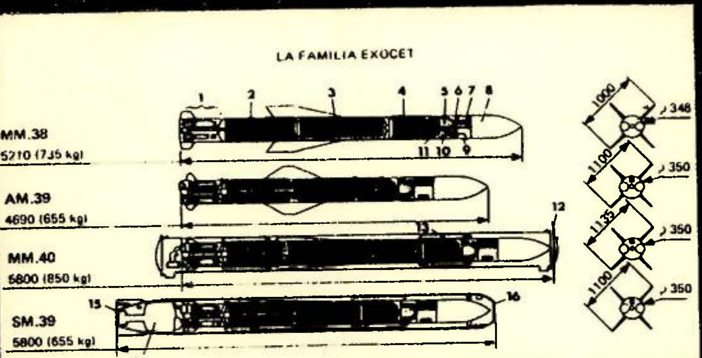
Sumergido - Mar SM 39: Se lanza desde un submarino contra una Unidad de superficie. (Fig. 1).

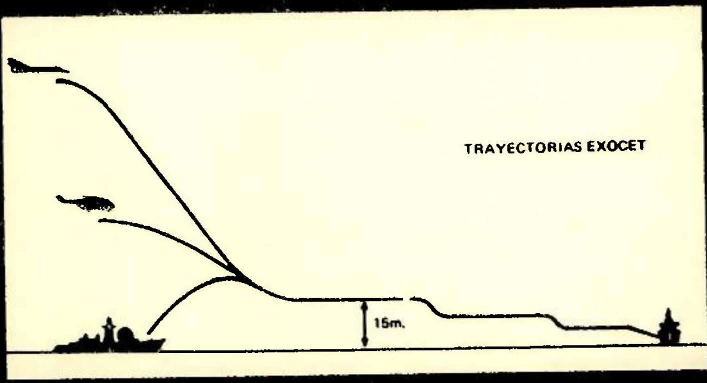
Durante el conflicto del Atlántico Sur, frecuentemente se produjeron confusiones entre el público acerca del empleo y características de estos misiles.

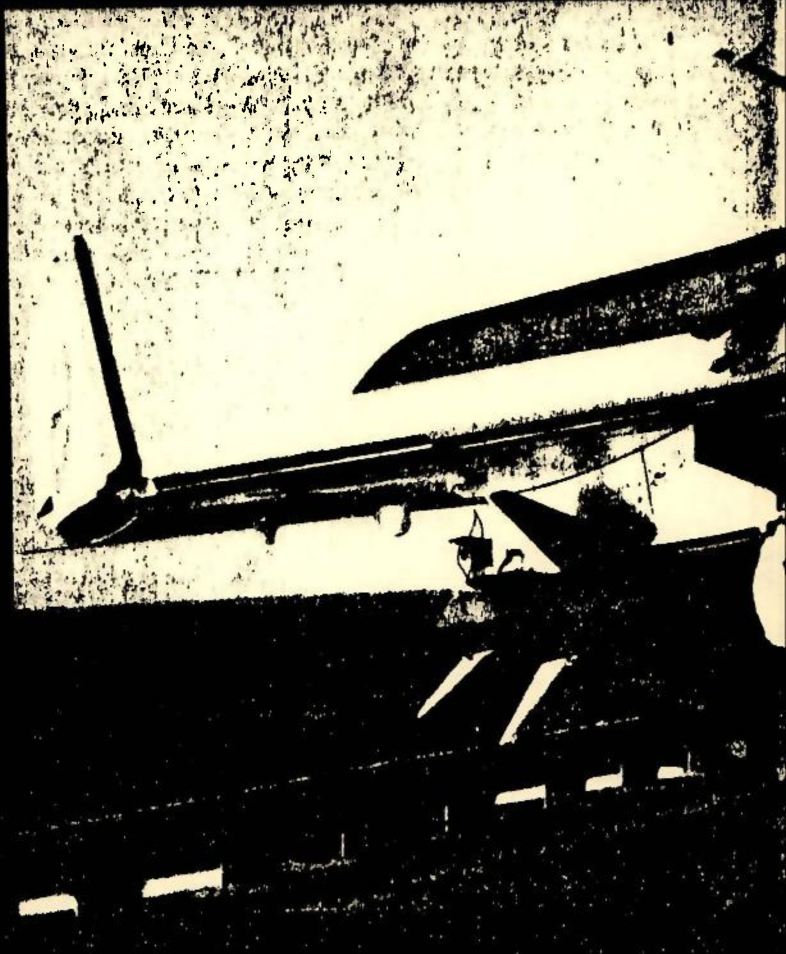
El MM 38 está en uso en muchas fuerzas navales del mundo y en la mayoría de los paises de Sudamérica; sin embargo, al parecer no fue empleado en este conflicto, aun cuando ambos beligerentes lo tenían en algunos de sus buques.

El AM 39, hasta ahora, sólo puede ser lanzado desde una aeronave de fabricación francesa ya que se vende con sus dispositivos de lanzamiento que se instalan en aeronaves a las que previamente se le hayan incorporado sistemas especiales.

Por esa razón es que los AM 39 fueron lanzados desde aviones Super Etendart argentinos de fabricación francesa. Uno de ellos impactó en el Destructor Sheffield y otro en el porta contenedores Atlantic Conveyor.







Exocet AM-39 instalado en un Etendard de la Marina Francesa.

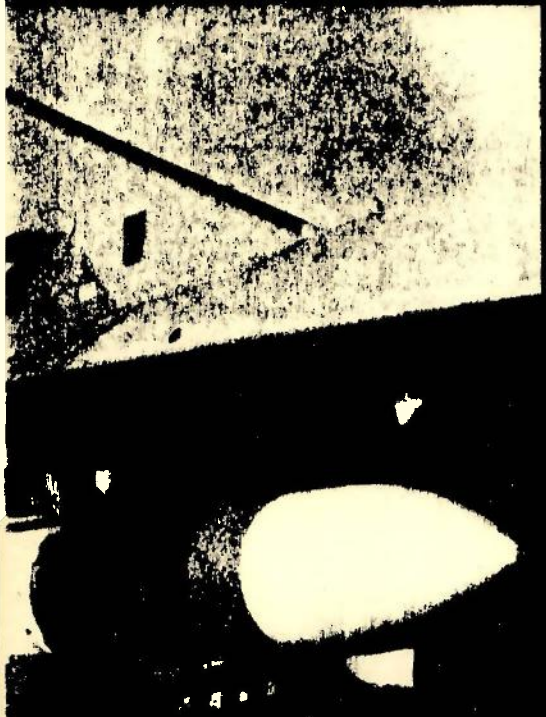
CARACTERISTICAS PRINCIPALES DE LOS MISILES EXOCET

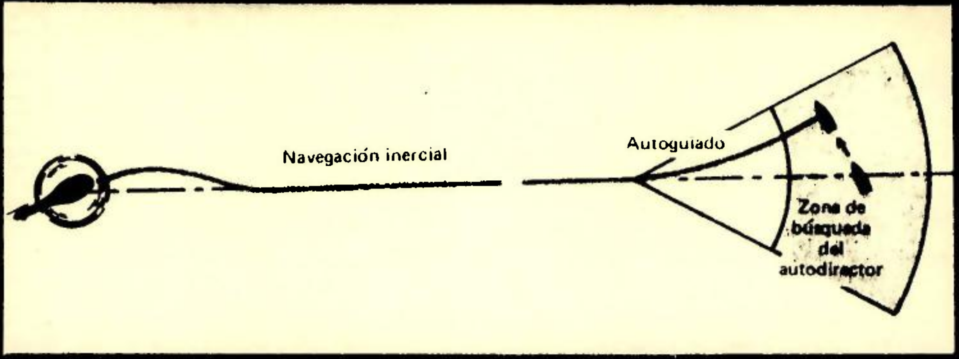
1. Todo tiempo: Las condiciones locales de visibilidad y meteorologia no lo afectan. Sólo mar muy agitado puede incidir en una baja de rendimiento.

2. Autonomia: Después del lanzamiento y durante el vuelo es totalmente autónomo. Tiene guiado inercial intermedio y su trayectoria final es guiada por un autodirector de radar activo.

3. Trayectoria rasante: Trayectoria a muy baja altura hasta el blanco, lo que disminuye su vulnerabilidad a contramedidas mejorando sus posibilidades de impacto.

4. Potencia elevada de destrucción: Su cabeza activa está especialmente diseñada para la destrucción de buques de cualquier tamaño, aun los más grandes.




Navegación inercial
Autoguiado
Zona de búsqueda del autodirector

ALCANCE

MM 38	42 Km.
AM 39	50 a 70 Km. según la altura y velocidad de lanzamiento
MM 40	70 Km.
SM 39	+ 50 Km.

TRAYECTORIA TIPICA DEL AM 39

Al ser disparado, el misil cae por gravedad y ademas recibe un impulso del lanzamisiles igual a 2 g, por lo que va con los controles bloqueados. Luego de un segundo y a diez metros bajo el lanzador se enciende el propulsor (modo "drop and light up"). Dispositivos repetidos impiden la ignición intempestiva.

Algo más tarde, los controles se desbloquean y se inicia el vuelo guiado, comenzando la rama descendente de la trayectoria. Al ser lanzado en altura, esta etapa es supersónica.

A continuación, guiado por el radioaltimetro, la trayectoria se hace curva y se alinea con la trayectoria standard de los misiles de esta familia.

El motor de crucero comienza a funcionar para imponer al misil una velocidad estable en el nivel subsonico superior.

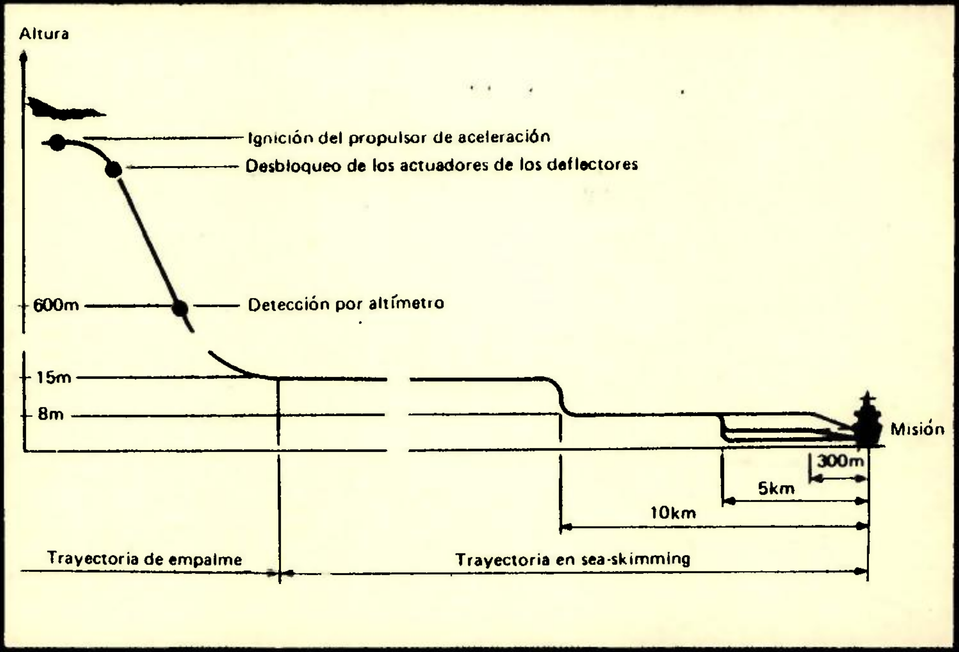
El final del vuelo es en trayectoria rasante (Fig. 2).

Debido a su plataforma inercial, cuando termina la fase de preguiado, el misil se dirige hacia el blanco en azimut distancia medidas en el momento del lanzamiento.

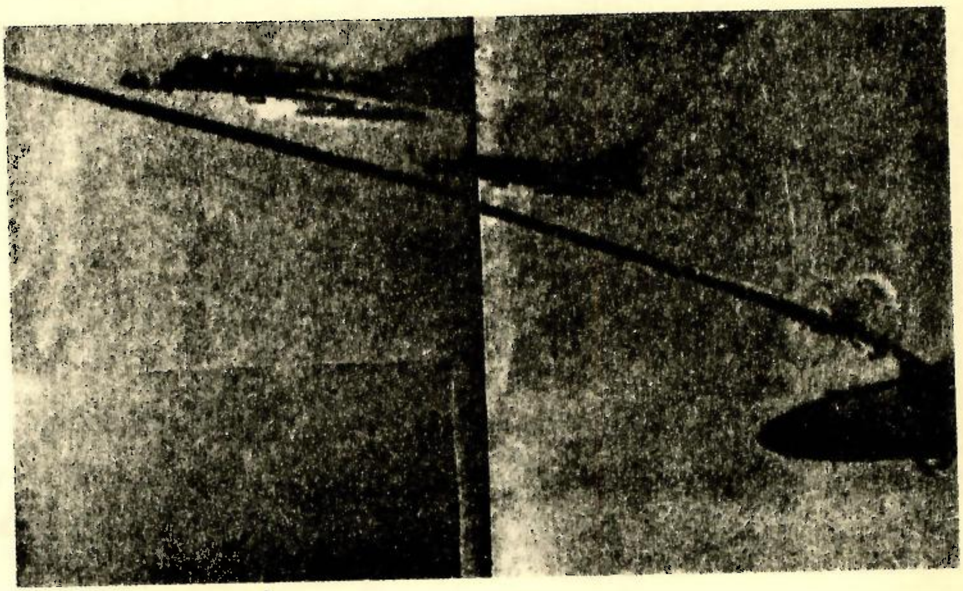
A una distancia predefinida del blanco, el autodirector se pone en funcionamiento barriendo la zona de búsqueda. (Fig. 3)

En un intervalo de entre 1 y 2 segundos el autodirector detecta el blanco y dirige la navegacion hasta el impacto.

En el plano vertical, el vuelo de crucero es a 15 metros y luego a 8 metros y luego desciende a una altura final preestablecida. (Fig. 4)


Altura
Ignición del propulsor de aceleración
Desbloqueo de los actuadores de los deflectores
600m
Detección por altímetro
15m
8m
Misión
300m
5km
10km
Trayectoria de empalme
Trayectoria en sea-skimming

Aparatos Super-Etendard de la Fuerza Aérea Argenina son reabastecidos en vuelo, en el último conflicto anglo-argentino. (Foto reproducida de la Revista Gente).



...viene de pág. 39

do por el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina, el Portaaviones fue seriamente dañado. Esta información fue terminantemente desmentida por Londres.

El 01 de junio, aviones de la Fuerza Aérea Argentina bombardearon posiciones británicas en la zona del Monte Kent, a 25 Kms. de Puerto Stanley.

Al término del conflicto, la prensa inglesa ha informado que el bloqueo aéreo impuesto a las islas no fue jamás completo, ya que en forma casi permanente aviones de transporte de la Fuerza Aérea Argentina estuvieron operando desde el continente y pudieron así entregar en Puerto Stanley grandes cantidades de los diversos abastecimientos que las fuerzas desplegadas en las Falkland necesitaban para su misión.

CONCLUSIONES

Terminado el conflicto y aunque la información es limitada, resulta evidente la necesidad de plantearse algunas interrogantes y obtener algunas conclusiones desde el punto de vista del empleo del Poder Aéreo y sus consecuencias.

I. Del conocimiento del desarrollo de la guerra resalta como primera observación la voluntad política del empleo de una fuerza significativa por parte de Inglaterra, hecho que evidentemente sorprendió a Argentina y lo que ha sido reconocido por muy altas autoridades de la nación trasandi-

COMPOSICION DE LA FUERZA DE TAREA BRITANICA

PORTAAVIONES

- **Invencible, capacidad 7 a 10 Sea Harrier, 09 helicópteros Sea King, misiles Sea Dart.**
- **Hermes, capacidad 8 a 10 Sea Harrier, 12 helicópteros Sea King, misiles Sea Cat.**

DESTRUCTORES

- **Antrim**
- **Glamorgan**

Clase County, misiles Exocet MM-38, Sealug y SAM Sea Cat. 1 Helicóptero Wassex.

- **Glasgow**
- **Exeter**
- **Sheffield**
- **Coventry**

Tipo 42, misiles Sea Dart, 1 helicóptero Linx.

- **Broadsword**
- **Battleaxe**
- **Brilliant**
- **Brazen**

Tipo 22, misiles Exocet, antimisil Seawolf, 2 helicópteros Linx AS, con misiles Sea Skua y torpedos.

FRAGATAS

- **Active**

Tipo 21, misiles Exocet, Sea Cat, 1 helicóptero Linx.

- **Aurora**
- **Dido**
- **Ariadne**
- **Euryalus**

Clase Leander, misiles Exocet, 1 helicóptero Linx.

- **Lowestof**
- **Yearmouth**
- **Plymouth**
- **Rhyl**

Tipo 12, misiles Sea Cat, 1 helicóptero Wasp.

BUQUES DE ASALTO

- **Fearless**
- **Intrepid**
- **Misiles Sea Cat, 5 helicópteros de desembarco. 15 tanques Scorpion, 20 vehículos blindados y 580 infantes.**

OTRAS NAVES

Numerosos buques de apoyo. Entre ellos el Engandine portahelicópteros, 4 petroleros y diversas naves civiles, movilizadas para transporte de tropas, pertrechos y hospital.

FUERZA TERRESTRE

Se estima que se embarcaron 5.000 efectivos en esta Fuerza de Tarea.

Un Sea Harrier, V/STOL, de magnífico desempeño en el reciente conflicto del Atlántico Sur.

na a través de múltiples declaraciones de prensa.

Pero esta fuerza no sólo se aplicó con voluntad, sino además con coherencia estratégica. La coordinación en el empleo de los medios aéreos, navales y terrestres es uno de los factores más significativos en el tiempo y evidentemente obedeció a un plan muy bien estructurado.

En el caso de Argentina la situación parece bastante más compleja ya que el desembarco del 01 de abril obedeció a una clara decisión política, pero a medida que el conflicto fue intensificándose, no se apreció coordinación estratégica ni táctica entre las fuerzas, lo que se agravó por la falta de presencia significativa de la Flomar.

En el empleo de la Fuerza Aérea llama la atención (hay un vacío difícil de explicar) que no se atacara a las unidades de desembarco, las que posibilitaron la cabeza de playa en Puerto San Carlos y la posterior progresión de las fuerzas terrestres con los resultados conocidos.

Esto hace meditar en que la decisión política es fundamental, pero pierde su eficiencia si no es seguida por una estrategia que coordine bien el empleo de los componentes del instrumento militar.

Insistir en el ataque a la fuerza naval, dejando relegada la destrucción de los buques de desembarco, permitió a Argentina resultados espectaculares, pero la fuerza inglesa cumplió su objetivo.

En un conflicto no es recomendable mantener a todo trance la selección y prioridad de objetivos que tal vez se haya hecho en tiempo de paz y que frecuentemente obedecerá más a concepciones doctrinarias que a opciones pragmáticas de oportunidad.

II. Como se señala, la ausencia de la Flomar tal vez obligada a permanecer al abrigo de los puertos por la amenaza de los submarinos atómicos ingleses, dio a este conflicto una característica especial, no hubo operaciones entre fuerzas navales de superficie; las acciones más destacadas las constituyeron los ataques frecuentes y altamente significativos del Poder Aéreo Argentino sobre la Flota Real que dejaron en evidencia la vulnerabilidad de los buques al ataque aéreo.

Un arma como el misil de fabricación francesa Exocet AM-39 (ver nota aparte) demostró que su empleo significa el hundimiento de unidades que son preciosas para una flota.

El Sheffield que aparentemente estaba siendo empleado como piquete de radar fue incapaz de protegerse del ataque argentino que determinó su hundimiento.

El Portacontenedor Atlantic Conveyor fue confundido con un portaaviones y un AM-39 lo aniquiló.

Varios otros buques fueron atacados con cohetes y bombas conven-

NICANOR COSTA MENDEZ

Jurista, especialista en Derecho Internacional que ocupó, por segunda vez, la Cancillería argentina. Nicanor Costa Méndez fue el Canciller del Gobierno de la "Revolución Argentina" liderado por el General Onganía (1966/1969).

Nacido el 30 de octubre de 1922 y con 59 años de edad, volvió al Palacio San Martín, en diciembre pasado, conducido por el General Galtieri y su grupo, con el cual comulgaba las mismas ideas sobre política internacional: alineamiento automático del comercio con la Unión Soviética y ayuda prioritaria a los países Centro Americanos para contener el avance de las guerrillas izquierdistas.

Ahora estas ideas están todas revueltas. Costa Méndez lideró jornadas maratónicas de negociaciones con motivo del conflicto del Atlántico Sur, alcanzando una proyección en la prensa argentina que jamás fue conseguida por un civil desde el inicio del régimen militar imperante en la Argentina.

Renunció al cargo el 16 de junio próximo pasado.

B

Aparatos A-4B Skyhawks argentinos, pertenecientes a la V Brigada Aérea que tuvieron activa participación en el último conflicto anglo-argentino.

cionales, el resultado fue fragatas y considerable cantidad de otros buques hundidos.

Estos dramáticos resultados llevan a varias afirmaciones que para demostrarlas basta lo sucedido.

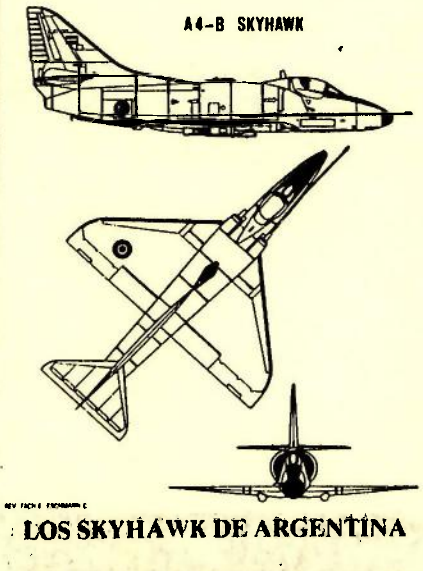
1. Los medios de detección y control de tiro de las unidades navales, se saturaron ante el ataque de varios aviones y sólo fueron capaces de algunos derribos; por lo que hubo aviones que al no ser controlados por los sistemas electrónicos a bordo, pudieron llegar al blanco y atacarlo con los resultados conocidos. Lo que queda en claro después de lo sucedido, es que una vez que el avión logró penetrar la detección enemiga, pudo descargar sus armas; y, las armas a bordo o en tierra pudieron disparar sólo en forma casi simultánea con recibir los impactos aéreos.

2. Los blindajes de las unidades a flote se demostraron frágiles frente a los cohetes y bombas que les penetraron fácilmente. Este hecho se evidenció con especial claridad en el caso de la Fragata Antílope el día 23 de mayo que recibió el impacto de una bomba lanzada por un Skykawk la que penetró en la sala de máquinas con resultados ya comentados.

III. La conclusión anterior nos lleva a afirmar que los medios de detección ingleses se demostraron poco capaces de prevenir los ataques. Este hecho es particularmente grave si se tiene en consideración que, hasta este conflicto, se tenía como un verdadero axioma que los modernos sistemas de detección y control, sumados a los misiles antiaéreos daban una cobertura casi completa a las Unidades de superficie.

Igualmente puede estimarse que los misiles anti-misiles no demostraron la eficiencia que se les asignaba.

El ataque al Destructor Sheffield enseña que el empleo coordinado de aviones de patrullaje, aviones de reaprovisionamiento en el aire y aviones de ataque provistos de armas eficaces,



LOS SKYHAWK DE ARGENTINA

La Fuerza Aérea Argentina posee modelos: A4-B de dotación en la V Brigada Aérea y A4-C, con asiento en la IV Brigada.

La Fuerza Aeronaval, por otra parte, tiene el modelo A4-Q.

Modelo A4-B

Es un avión monoplaza, táctico, diseñado para misiones de ataque a bajo nivel, contra blancos de superficie.

Características

Largo:	**39.0 pies**
Alto:	**15.0 pies**
Envergadura:	**25,5 pies**
Peso Vacío:	**9.450 lbs**

Motor

Está equipado con motor Wright J65-W16A de 7.700 lbs empuje a 8.300 RPM (Potencia militar), y de 6.780 lbs. de empuje a 8.030 RPM (potencia normal).

Armamento

Posee dos cañones fijos Colt MK-12 de 20 mm. con 100 tiros cada uno. Posee además tres pilones para llevar carga táctica.

Combustible

Estanque Fuselaje	**240 Galones**
Est. Alas Integral	**560 Galones**
Total	**800 Galones**

Además puede llevar 3 Drops de 300 GAL. en sus estaciones.

Tiene Instalación especial que le permite efectuar reabastecimiento en el aire, desde otro A4 equipado con su drops especial para tal efecto.

Modelo A4-C

El modelo A4-C o P, incorpora modificaciones que mejoran sus características de avión de ataque y le proporciona capacidad de autodefensa.

EMPLEO DEL A4-B/C EN EL CONFLICTO DE LAS ISLAS FALKLAND.

Durante el transcurso del conflicto, este avión fue profusamente empleado por la Fuerza Aérea Argentina en misiones de ataque a buques, demostrando que a pesar del tiempo que ha estado en servicio, sin contar con equipos sofisticados y empleando solamente armamento convencional, y a pesar de la gran atrición, pudo penetrar la Defensa Aérea de la Flota Inglesa y hundir o averiar varios destructores o fragatas.

tienen las más amplias posibilidades de éxito.

Resulta sorprendente que, al parecer, este procedimiento no haya sido repetido.

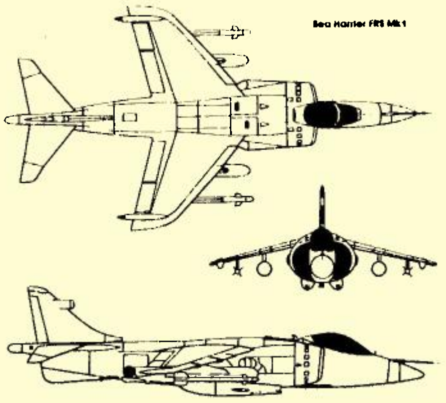
IV. Los helicópteros consolidaron en esta guerra la confianza que se tenía en ellos como excelentes medios de ataque. Su empleo táctico por parte de Inglaterra fue frecuentemente factor de éxito en las operaciones (Submarino Santa Fe) y si bien se confirmó su vulnerabilidad a las armas antiaéreas, en cambio añadieron un estimable factor de movilidad y apoyo a las fuerzas terrestres.

V. El empleo de misiles del tipo AM-39 resultó, evidentemente, un factor importantísimo de disuasión ra los portaaviones operando en r abierto ya que estas armas no tienen en ese caso, los problemas de discriminación que se plantean al operar en aguas interiores.

Por esta característica de esos misiles, acertadamente no fueron empleados en los canales en que operó frecuentemente la Flota Real. Sin embargo, queda presente que quien disponga de armas de estas características, tendrá un factor de desequilibrio vital para el Poder Naval de sus adversarios.

VI. La Fuerza Aérea Argentina estuvo presente a lo largo del conflicto con algunas características muy destacadas.

Poderoso equipamiento material; alto nivel de entrenamiento de sus tripulaciones; acusada voluntad de lucha r parte de los mandos y naturalmente de sus pilotos.



El Ba Sea Harrier
Algo de Historia

El 15 de mayo de 1975, el Gobierno Británico dio a conocer su decisión de desarrollar una versión marítima del HARRIER que, lógicamente, se denominaría SEA HARRIER. En versión naval, también se le conoce como el FRS Mk1. Estos aparatos estarían destinados a equipar el nuevo crucero antisubmarino "Invincible" y el portaviones "Hermes".

El primer Sea Harrier (el XZ450) hizo su vuelo inaugural el 20 de agosto de 1978, y el primer aparato de producción se entregó a la Royal Navy el 18 de junio de 1979.

Los primeros escuadrones de línea equipados con Sea Harrier o FRS Mk1 fueron el 800, 801 y el 802.

CARACTERISTICAS DEL SEA HARRIER

Largo	**14,50 m**
Alto	**3,71 m**
Envergadura	**7,70 m**
Veloc. típica de crucero	**sobre 0,8 Mach**
Radio intercepc. a gran altura, c/estanques de reserva y 3 min. de combate	**750 k m**

El Poder Aéreo Argentino soportó el peso de la guerra. Vale la pena considerar que si bien es posible que hayan recibido apoyo material desde el exterior, hubo la capacidad logística para mantener un alto ritmo operativo en una fuerza que estaba sufriendo grandes pérdidas.

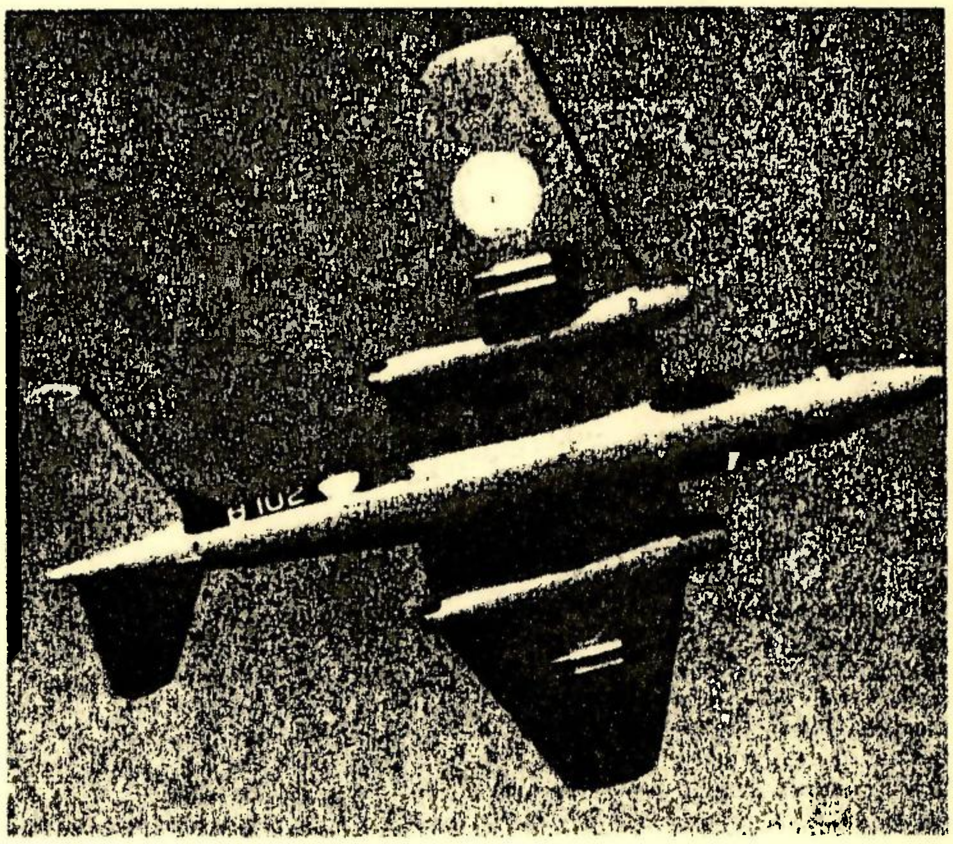
Del relato de lo que NO sucedió se puede extraer una consecuencia que confirma las teorías de empleo del Poder Aéreo.

El único adversario que causó daños graves a las fuerzas británicas fue el aéreo. Los aviones argentinos operando desde bases en tierra fueron los que determinaron la mayor cantidad de bajas en personal y material. Su empleo a todo lo largo del conflicto fue posible debido a que los ingleses, posiblemente por consideraciones de carácter político, no quisieron ampliar el ámbito del conflicto desarrollando operaciones de contra fuerza aérea ofensiva.

Muy diferente habría sido el curso de la guerra si con aviones Vulcan u otros la RAF hubiera atacado las Bases Argentinas en el continente. De haber operado en esas condiciones habrían negado al enemigo la posibilidad de atacar en forma masiva a la Flota Real y luego las áreas de desembarco.

Esta es una lección que no puede ignorarse y no deberá olvidarse; un Poder Aéreo que no se usa, primero, en destruir al adversario aéreo ojalá en

Aparato Sea Harrier que posee una gran perfomance de combate. Además posee una alta razón de montada y gran maniobrabilidad que lo convierten en un difícil adversario. Todo esto quedó de manifiesto en el pasado conflicto del Atlántico Sur.



Vista de un Canberra B 62 de la Fuerza Aérea Argentina, perteneciente al "I Grupo Aéreo de Bombardeo" con sede en la Base General Urquiza. Tuvieron activa participación en el Conflicto de Las Malvinas.

tierra, como lo hizo Israel en la guerra de los Seis Días, estará cometiendo un grave error de empleo al permitir libertad de acción a la aviación enemiga.

Los ataques efectuados con bombarderos Vulcan a Puerto Stanley demuestran que el mejor empleo estratégico del Poder Aéreo fue limitado por consideraciones políticas y no por razones técnicas.

VIII. Si volvemos finalmente a Seversky, tendremos que concluir que sus ideas básicas de hace cuarenta años sobre el empleo del Poder Aéreo tienen hoy plena validez.

En otro de sus libros "El Poder Aéreo clave de la supervivencia", encontramos la siguiente afirmación: "Al entrar en prensa este libro, se encuentra en sus fases iniciales el conflicto provocado por la agresión roja en Corea. A último momento, he insertado algunas notas a fin de que el lector pueda relacionar los sucesos de Corea con ciertos conceptos y juicios expresados en estas páginas."

"Por razones obvias, la conducción de una batalla localizada en un pequeño país de escaso desarrollo industrial ninguna relación puede guardar con una guerra global de dimensiones mundiales; pero en lo que las operaciones llevadas a cabo en la mencionada península asiática pudieran afectar mis conceptos fundamentales, ellas no hacen sino ratificar la doctrina sostenida a través de las páginas del presente libro."

Sin el ánimo de corregir a Seversky, sino más bien para confirmar, es posible agregar que todos los conflictos son diferentes.

Los objetivos perseguidos, la geografía, los medios humanos empleados, los medios materiales utilizados, las estrategias concebidas, son algunos de los factores que conforman las diferencias entre las guerras; y, el paso de la Historia modifica aún más las características de las guerras entre los mismos países. En aproximadamente 70 años Francia y Alemania se enfrentaron tres veces, desde fines del siglo pasado y hasta 1939; sin embargo, nadie podría afirmar que las tres guerras fueron iguales.

Pero la misma Historia nos muestra que desde la invención del avión, el elemento aéreo ha sido el factor de definición.

Particular valor cobra esta afirmación en países de poca profundidad geográfica y cuyas fronteras más o menos extensas obligarían en caso de guerra a enfrentar varias amenazas simultáneas o casi simultáneas: Israel y Suecia son dos Estados que han comprendido esta verdad y donde el desarrollo del Poder Aéreo es ejemplar. En el caso de Israel, probado en varias guerras, se ha demostrado hasta la saciedad que un país que comprenda y viva la realidad de un sólido Poder Aéreo, puede enfrentar con éxito a distintos enemigos.

Pero retomando el conflicto del Atlántico Sur, digamos que aun con limitaciones en la concepción y empleo del Poder Aéreo Argentino, las operaciones navales inglesas resultaron altamente difíciles de ejecutar y con las pérdidas que conocemos. Por su parte, las operaciones terrestres inglesas lograron su objetivo, porque el poder aéreo adversario se empleó limitadamente en apoyo terrestre. No obstante, cuando éste actuó, el avance inglés se vio seriamente dificultado. Y si las fuerzas terrestres argentinas hubieran presentado realmente batalla, la victoria de las fuerzas inglesas hubiese sido mucho más complicada.

Resulta difícil comprender que el mando argentino no haya intentado en alguna forma interdecir la zona de operaciones; un empleo coordinado de fuerzas aéreas y navales atacando a un adversario que luchaba a 12.000 kms. de su Base, podría tal vez haber producido pérdidas mucho más dolorosas a su adversario, las que, nuevamente estimamos, quizás hubieran modificado el desarrollo de la guerra.

Creemos firmemente que los conocidos hechos de la historia demuestran que Seversky y muchos otros aviadores realmente tienen razón: "LA VICTORIA SE LOGRA A TRAVES DEL PODER AEREO" y si su desarrollo es adecuado y su empleo eficiente, será la "CLAVE DE LA SUPERVIVENCIA".

Fe

Revista Internacional de Defensa Año XV n. 8/82

El conflicto de las islas Malvinas

J.

1ª parte: la guerra en el aire

por Derek Wood y Mark Hewish, Londres

Un primer balance del conflicto de las islas Malvinas muestra que los aviones, helicópteros y armas teleguiadas desempeñaron un papel primordial en la dirección de las operaciones. No será posible efectuar un balance completo hasta dentro de varios meses, cuando el ministerio de Defensa británico termine el análisis de los hechos. De todos modos, algunos de éstos, permanecerán quizá en la sombra; en el bando argentino, se observa una clara reticencia a divulgar informaciones sobre la guerra, sin duda por estar enn curso una encuesta militar innterna. Para preparar este artículo nuestros corresponsales en Londres se entrevistaron con industriales, responsables del ministerio de Defensa y militares que participaron directamente en los combates. Las operaciones terrestres y navales, así como el problema especial del empleo de misiles superficie-aire, serán estudiados en futuros artículos. — La Redacción.

Después de la invasión del archipiélago, los argentinos instalaron la mayor parte de sus medios aéreos en el aeropuerto de Port Stanley, que posee una pista de hormigón de 1.200 m. de longitud, y destacaron algunos aparatos en Goose Green y Pebble Island, donde hay pistas de hierba. Pero no intentaron prolongar la pista de Port Stanley, de manera que no pudieron emplear desde allí aviones de ataque *Mirage* y A-4. Los aprovisionamientos y los refuerzos eran enviados por aire, lo más de las veces en aparatos C-130 *Hercules*.

Cuando el mando argentino se dio cuenta de que la fuerza de intervención británica tenía intención de atacar, reforzó el dispositivo aéreo con aviones *Pucara* de ataque contra objetivos terrestres y aparatos de adiestramiento T-34 *Turbo Mentor* y MB339, armados con cañones y cohetes. Fue aumentado igualmente el número de helicópteros de transporte. La defensa aérea, sobre todo alrededor de Port Stanley, fue organizada con misiles suelo-aire *Roland* y *Tigercat*, y cañones de 35 y 20 mm. Para la detección, los argentinos disponían de un radar de vigilancia táctica AN/TPS-44 y un AN/TPS-43 tridimensional. Para la dirección de tiro local, había un sistema *Super Fledermaus*.

La flota británica fue atacada por aviones *Mirage* y A-4, con la ayuda limitada, pero eficaz, de los *Super Etendard* de las fuerzas aeronavales, armados con misiles AM39 *Exocet*. Los pilotos argentinos sabían que el alcance eficaz del misil superficie-aire *Sea Dart*, instalado en los destructores británicos Tipo 42, es de 50 km., por lo que se veían obligados a atacar desde muy pequeña altitud con bombas, cohetes y cañones, sin ayuda de las CME. Por otra parte, los aviones argentinos operaban a unos 650 km. de sus bases, al límite de su radio de acción y con pesadas cargas de armas. Por consiguiente, los pilotos debían vigilar continuamente el nivel de sus reservas de combustible y, en el caso del *Mirage*, evitaban utilizar el dispositivo de postcombustión.

Los A-4 argentinos fueron reaprovisionados de combustible en vuelo, sin que se sepa si esta operación era corriente o excepcional.

Los pilotos argentinos dieron prueba de un valor ejemplar, pese a la oposición de los *Sea Harrier* armados con misiles AIM-9L *Sidewinder*, los misiles superficie-aire, los cañones de 40 y 20 mm. y el tiro de las armas ligeras. Su valor no fue siempre recompensado, por falta de visores apropiados y debido a errores tácticos. Numerosas bombas alcanzaron la parte de popa de los buques, o incluso cayeron en la estela de los mismos, como si los atacantes hubieran apuntado al centro de las naves, sin tener en cuenta su velocidad. Cuando las bombas eran lanzadas desde muy pequeña altitud (a veces 30 pies), no había tiempo suficiente para armar el detonador, por lo que cuatro bombas de cada cinco que dieron en el blanco no estallaron.

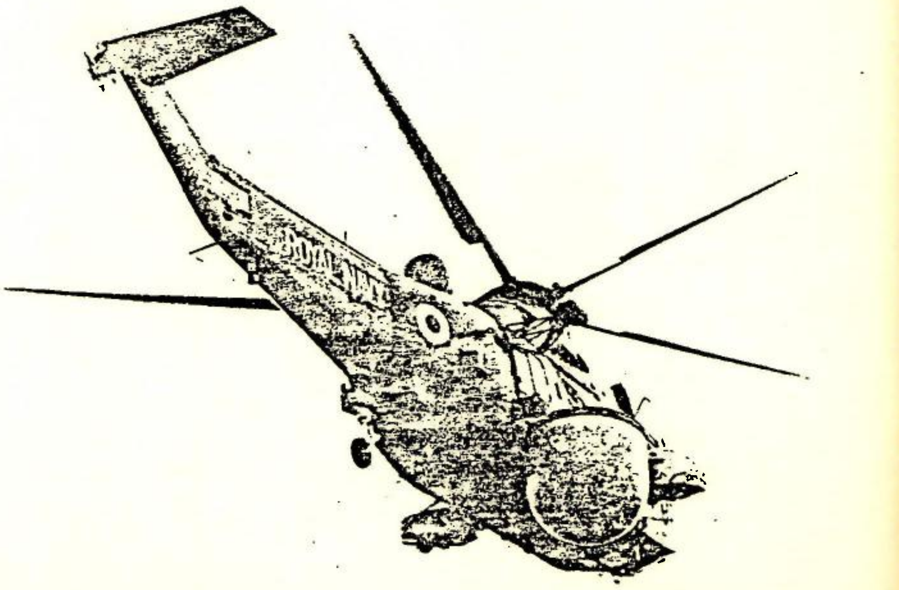
Para comprender lo que hubiera ocurrido si todos los proyectiles lanzados hubieran funcionado correctamente, basta con mencionar algunos ejemplos: la fragata *Plymouth* recibió cuatro bombas, casi todas lanzadas el 8 de junio por cinco *Mirage*. Ninguna estalló. Este fracaso les costó caro a los argentinos, pués la fragata disparó durante la campaña nueve *Seacat* y 900 granadas antiaéreas de 114 mm., derribando cinco aparatos y causando daños a otros más. Las fragatas Tipo 22 *Brilliant* y *Broadsword*, encargadas de proteger los portaaeronaves *Hermes* e *Invincible*, derribaron siete aviones argentinos; los misiles *Seawolf* lanzados por la *Brilliant* destruyeron enteramente un grupo de cuatro A-4, mientras que la *Broadsword* derribaba otros tres: dos con misiles *Seawolf* y otro con cañón Bofors de 40 mm. Los dos buques estuvieron a punto de ser hundidos: una bomba de 450 kg. rebotó en el agua a 5 m. detrás del *Broadsword*, pasó sin estallar a través del helicóptero *Lynx* posado en cubierta, mientras que otras tres bombas rebotaban por encima del *Brilliant* sin alcanzarlo. El destructor Tipo 42 *Glasgow*, de la misma serie

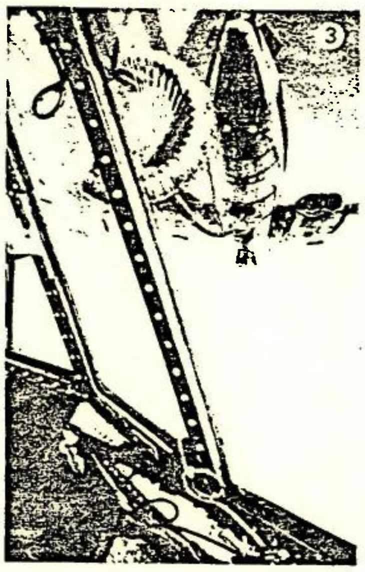
1 — *Aparatos* Harrier GR3 *de la Aviación británica junto con los* Sea Harrier *de la Marina, en la cubierta de vuelo de un portaaeronaves (quizá el* Hermes*). El* GR3 *visible en primer término lleva bajo las alas bombas de 250 kg., guiadas por un sistema lasérico* Pave Way. *El* Sea Harrier *de la derecha, delante de un helicóptero* Sea King *HAS Mk5, está armado con misiles AIM-9L* Sidewinder.

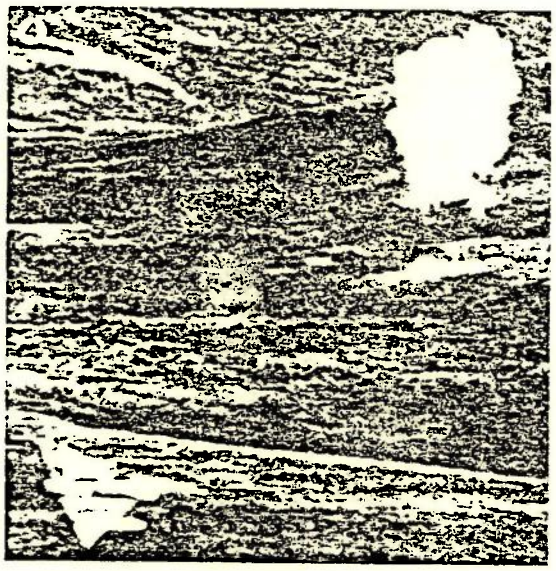
2 — *Helicóptero Westland* Sea King *Mk2 provisto de un radar Thorn-EMI* Searchwater *de vigilancia marítima, modificado para la detección de objetivos desplazándose a pequeña altitud. El 2 de agosto pasado, dos* Sea King *provistos de este radar aterrizaron en el* Illustrious, *más reciente portaaeronaves de la Marina británica, mientras éste navegaba por el canal de la Mancha dirigiéndose hacia las islas Malvinas. Estos helicópteros constituirán un medio de detección lejana, que tanto hace falta a la flota británica. La modificación de los aparatos duró once semanas en total; por el momento, no está previsto montar el* Searchwater *en ningún otro* Sea King. *En el momento de despegar o aterrizar, se hace girar 90° hacia arriba el radomo de grandes dimensiones, y luego éste se pliega hacia atrás. Según Thorn-EMI, sería relativamente fácil instalar el radar en otro aparato, ya que no es necesario desmontar el sistema de lucha ASM.*

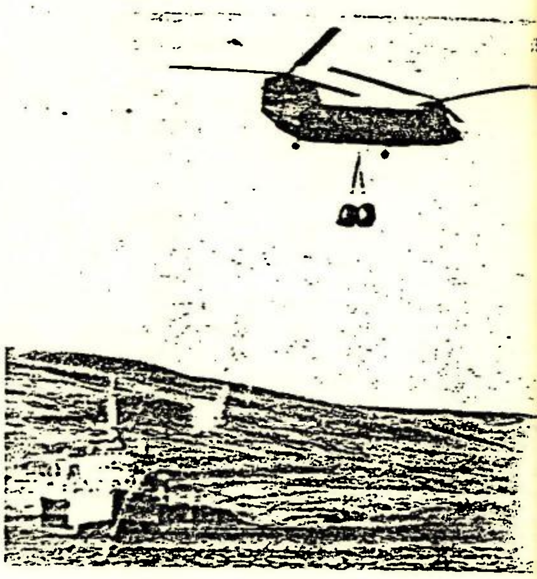
1

2









que los buques destruidos *Sheffield* y *Coventry*, fue alcanzado igualmente por una bomba de 450 kg. que no estalló.

Sin embargo, las armas del enemigo produjeron efectos devastadores cuando funcionaron correctamente. Fueron hundidos cuatro buques de guerra y uno de transporte, y dañadas otras diez naves. La pérdida del *Atlantic Conveyor* fue particularmente grave, porque esta unidad transportaba el 75% de los helicópteros *Chinook* de la Aviación británica, una escuadrilla completa de *Wessex*, gran cantidad de materiales y diversos aprovisionamientos. El *Exocet* que hundió el *Atlantic Conveyor* fue lanzado seguramente por un *Super Etendard* contra el portaaeronaves *Hermes* (el avión disparó dos misiles). Fue apartado de su objetivo por un helicóptero *Lynx* de la escuadrilla nº 815, que utilizaba simultáneamente señuelos y medios activos de CME (esta táctica defensiva contra misiles de trayectoria rasante fue desarrollada rápidamente después de la pérdida del *Sheffield*, hundido igualmente por un AM39 *Exocet*). El misil destinado al *Hermes* torció el rumbo hacia la derecha y se fijó en el buque grande más próximo, en este caso el *Atlantic Conveyor*, que se encontraba de 5 a 6 km. de distancia del portaaeronaves. Por este motivo creyeron en Buenos Aires que había sido hundido o gravemente averiado el *Hermes* o el *Invincible*.

La Aviación argentina prosiguió sus ataques (sobre todo en la bahía de San Carlos) hasta que sufrió demasiadas pérdidas y que el combate terrestre dió la ventaja a los británicos. No obstante, no cesó inmediatamente en el empeño; el 8 de junio, los LST *Sir Galahad* y *Sir Tristram* fueron alcanzados por aparatos A-4 en el momento de desembarcar la Guardia Escocesa y otras tropas en Bluff Cove. El *Sir Galahad* se incendió, pereciendo 56 hombres. Puesto que el desembarco se efectuaba a la vista de los argentinos, los buques eran muy vulnerables; en el momento del ataque, los helicópteros estaban desembarcando las baterías de misiles suelo-aire *Rapier* que debían cubrir la operación.

Las incursiones británicas contra Port Stanley y los tiros de la artillería naval neutralizaron progresivamente los aviones argentinos de apoyo cercano basados en el archipiélago. Por otra parte, cierto número de aeronaves, en particular aparatos *Pucara*, fueron destruidas en tierra en el aeródromo de Pebble Island por los comandos del SAS (Special Air Service). Los *Pucara* basados en el archipiélago atacaron a las tropas británicas que habían desembarcado y los buques que navegaban cerca de la costa. Resultaron ser muy peligrosos para los helicópteros en vuelo, pero vulnerables a los tiros de misiles suelo-aire, en particular los *Blowpipe*.

No se sabe por qué los argentinos no consiguieron derribar al menos un bombardero *Vulcan* y mayor número de *Harrier* y *Sea Harrier*. Sin embargo, poseían misiles suelo-aire de varios tipos, en particular *Blowpipe*, *Tigercat* y *Roland*. Se sabe que un *Harrier* y dos *Gazelle* fueron derribados por misiles *Blowpipe*. Otro *Harrier*, volando a 12.000 pies de altitud, fue alcanzado probablemente por un *Roland*. Varios *Harrier* fueron derribados por la artillería antiaérea. Se considera que el radar argentino *Super Fledermaus* fue incapaz de dirigir el tiro contra los *Harrier*, pero esto fue debido quizá a los medios de CME utilizados por las aeronaves de la Marina y la Aviación británicas.

Los Harrier y Sea Harrier

Una de las principales preocupaciones del estado mayor británico fue proporcionar a la flota y a las tropas desembarcadas los aviones de cobertura y apoyo que necesitaban.

Puesto que los dos portaaeronaves de la Marina británica, el *Hermes* y el *Invincible*, no pueden llevar más que helicópteros o aparatos V/STOL, la tarea principal recayó en los *Sea Harrier*, reforzados posteriormente con algunos *Harrier GR3* de la Aviación. Al principio del conflicto, la Marina poseía tan sólo 34 *Sea Harrier*; el contrato de adquisición de 10 aparatos adicionales había sido anulado por motivos económicos.

Las escuadrillas nº 800, 801 y 899, embarcadas en el *Hermes* y el *Invincible*, estaban provistas en total de 28 *Sea Harrier*, 6 de los cuales fueron perdidos durante la campaña (4 por accidente y 2 derribados por la artillería antiaérea). Las primeras victorias aéreas alcanzadas con el *Sea Harrier* lo fueron por pilotos de la Aviación destacados en la Marina. En muy poco tiempo, los *Harrier GR3* de la Aviación fueron armados con misiles aire-aire AIM-9L *Sidewinder*. Fueron modificados igualmente sus soportes de fijación para poder llevar cohetes de *Sea Harrier*.

Todos los *Harrier* y *Sea Harrier* estaban provistos de detectores de radar y lanzaseñuelos; se cree que poseían también medios activos de CME.

Los *Sea Harrier* efectuaron más de 1.500 salidas y los *Harrier GR3* unas 150. Los *Sea Harrier* lograron 31 victorias aéreas seguras (y otras no confirmadas), sin perder un solo aparato en combate aéreo. Lanzaron en total 27 misiles AIM-9L *Sidewinder*, 24 de los cuales dieron en el blanco; al parecer, los otros 3 fueron disparados antes de fijar el autodirector en el blanco. Siete aparatos argentinos fueron derribados por el tiro de cañones Aden de 30 mm.

Los *Harrier* y *Sea Harrier* atacaron igualmente objetivos terrestres con bombas de 450 kg., cohetes y bombas de racimo BL755. Fueron utilizados buscadores de blancos mar
dos *Pave Way* con algunas bom
de 450 kg., asociados probab
mente con un dispositivo terres
de designación.

Los *Sea Harrier* efectuaron
promedio seis salidas diarias,
una duración de 90 minutos en
mayor parte de los casos. Su coe
ciente de disponibilidad genera
mantuvo por encima del 80%, inc
so después de 24 horas de inten
actividad.

En Gran Bretaña, se afirma que
flota habría estado en mejor pos
ra si la Marina hubiera mantenido
servicio un portaaviones de cubie
oblicua tal como el *Ark Royal*. S
embargo, los aviones clásicos e
barcados en este navío no habría
efectuado probablemente tantas s
lidas como los *Harrier* y *Sea Harr*
del *Hermes* y el *Invincible*, hab
cuenta de las condiciones desfa
rables del estado del mar, el vien
la visibilidad. Por otra parte,
aparatos clásicos no habrían poc
reaprovisionarse y operar desde t
rra, como lo hicieron los *Harr*
después de ser acondicionada u
cabeza de puente. En cambio,
brían constituido un medio de det
ción temprana, del que careció
flota británica.

3 — *Avión* Victor *reaprovisionando de combustible un C-1 ole sobre el Atlántico Sur (fotografía tomada después del alto e. go: operación se efectúa en vuelo descensional, ya que la velocidad max del C-130 en vuelo horizontal es inferior a la velocidad mínima del* Vic

4 — *Avión de ataque argentino maniobrando para evitar los misile superficie-aire disparados por los buques de la fuerza de intervenció británica. La longitud del morro del aparato (no hay que confundirlo con e reflejo del tubo de Pitot) parece indicar que se trata de uno de los* Dagge *entregados a los argentinos* (fotografía Press Association).

5 — *Helicóptero* Chinook *de la RAF llevando bidones de combus colgados de la eslinga sobre la bahía de San Carlos. Esta fotog demuestra que los buques de superficie británicos estaban expues fuego del enemigo durante el establecimiento de la cabeza de pu*

6 — *Resultado parcial de uno de los bombardeos efectuados con aeropuerto de Port Stanley. En primer término se ven los restos de avión* Pucara *de ataque contra objetivos terrestres y, detrás, los Britten-Norman* Islander *del gobernador británico del archipiélago.*

7 — *Dos aviones* Super Etendard *de la Marina argentina. Aparatos de es tipo, armados con misiles antibuque AM39* Exocet *de trayectoria rasante lograron hundir el destructor* Sheffield *y el buque de transporte* Atlant Conveyor (fotografía Camera Press).

Los Nimrod

Los *Nimrod* del 18° grupo fueron de los primeros aparatos de la Aviación que llegaron a la isla de Ascensión. Llevaron a cabo con regularidad misiones de patrulla, vigilando los buques argentinos y soviéticos que seguían los movimientos de la flota británica rumbo a las Malvinas. Al cabo de algunas semanas, algunos *Nimrod* provistos de una lanza de reaprovisionamiento de combustible en vuelo pudieron operar a mayor distancia hacia el Sur y volar durante más de 15 horas seguidas. Estos aparatos lanzaron igualmente en paracaídas correo destinado a las fuerzas navales, contenido en sacos impermeables que recogían los helicópteros.

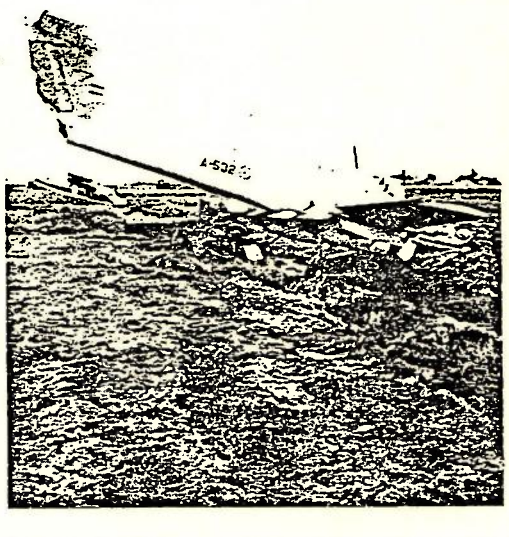
Los *Nimrod* efectuaron en total 110 salidas, armados con misiles *Harpoon*, y torpedos *Stingray* alojados en la bodega, así como con misiles *Sidewinder* y *Martel* fijados bajo las alas. El *Harpoon* será conservado sin duda como una de las armas estándar del *Nimrod*.

Los Vulcan

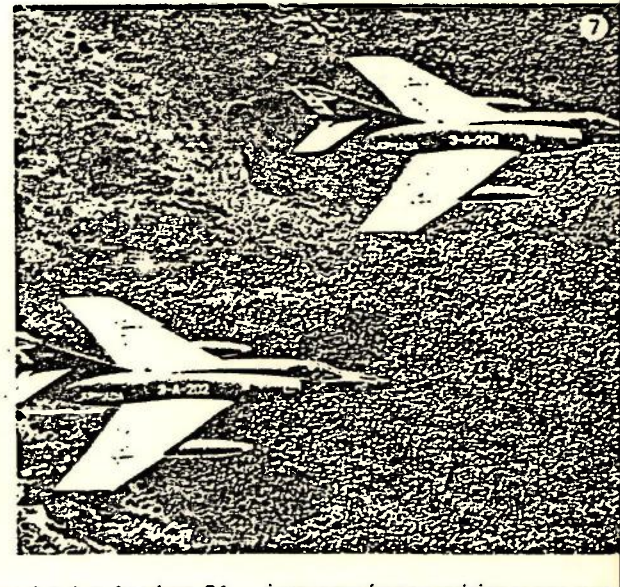
Cuando fueron invadidas las islas Malvinas, el *Vulcan* estaba siendo retirado del servicio y habían sido disueltas tres escuadrillas de la Aviación británica. El ministerio de Defensa había recibido ofertas de diversos museos que deseaban conservar algunos aparatos, así como de la Aviación argentina que quería adquirir una escuadrilla completa.

La Aviación británica decidió utilizar el *Vulcan* para operar en el Atlántico Sur, porque este aparato, reaprovisionado de combustible en vuelo, es capaz de alcanzar las Malvinas saliendo de la isla de Ascención. Por otra parte, el bombardero constituía una amenaza potencial contra el territorio continental argentino. Se rechazó la eventualidad de bombardear Argentina, aunque fue examinada en consejo de ministros. Las instalaciones del compartimiento de las armas fueron modificadas para poder llevar 21 bombas de 450 kg. y los aparatos fueron provistos de una lanza para el reaprovisionamiento de combustible en vuelo.

6



7



El 1° de mayo, un *Vulcan* despegó de la isla de Ascensión para bombardear el aeródromo de Port Stanley, situado a 5.600 km. de distancia. El aparato fue reaprovisionado varias veces de combustible, la última a sólo 320 km. de las Malvinas. Cuando llegó sobre el objetivo, efectuó una pasada ligeramente oblicua a 12.000 pies de altitud, con la esperanza de alcanzarlo con dos bombas. En realidad, sólo una de ellas cayó sobre la pista, y esto no impidió que aterrizaran y despegaran posteriormente aparatos argentinos *Hercules* y *Pucara*. Los *Sea Harrier* atacaron a su vez con bombas de 450 kg., para cortar la pista por sus dos extremos. A continuación, otro *Vulcan* procedente de Ascensión lanzó sobre la pista 21 bombas, ninguna de las cuales dio en el blanco.

En esa ocasión, los argentinos utilizaron una estratagema muy ingeniosa: con tierra y arena, dibujaron sobre la pista círculos que imitaban perfectamente cráteres de bombas, logrando engañar incluso a los especialistas encargados de interpretar las fotografías aéreas. Convencido de que la pista era ya inutilizable, el comandante en jefe británico suspendió las misiones de *Vulcan*.

Sin embargo, los *Vulcan* efectuaron otras tres incursiones, dos de ellas para atacar los aviones en tierra y los almacenes del aeropuerto de Port Stanley, y la otra contra el radar Westinghouse instalado fuera de la ciudad. Al parecer, esta última misión fue llevada a cabo con un arma antirradar (quizá un misil *Shrike*), que no destruyó las instalaciones, derribando solamente las antenas. Al cabo de pocos días, el radar fue puesto de nuevo en servicio, e interrumpía sus emisiones tan pron to como llegaban aviones britán cos.

A su regreso, el *Vulcan* que habí efectuado esta incursión no pud reaprovisionarse de combustible e vuelo, debido a la rotura de la lanza Aterrizó en Brasil, donde la segund arma antirradar que llevaba fu confiscada.

Los *Vulcan* establecieron un plusmarca: la de la mayor distanci recorrida por un bombardero en l historia de la guerra aérea. El ministerio de Defensa prevé mantener e servicio cierto número de esos aparatos, como precaución por si s abrieran de nuevo las hostilidade en el Atlántico Sur.

Helicópteros

Los británicos utilizaron helicópteros de ocho tipos — *Chinook*, *Se King*, *Commando*, *Lynx*, *Wesse Gazelle*, *Scout* y *Wasp* —, encarga dos de llevar a cabo las misione siguientes: protección ASM de l

Los Harrier en operación

Tuvimos ocasión de entrevistar al teniente de navío Dave Smith, de la escuadrilla n° 800 asignada al portaaeronaves *Hermes*. Este oficial había terminado su adiestramiento con el *Sea Harrier* sólo tres semanas antes de embarcarse. Llevó a cabo algo más de cincuenta misiones durante la guerra de las Malvinas — poco menos del promedio general, que fue de 55 a 60 misiones por piloto — y derribó dos *Mirage*. El primer combate tuvo lugar el 24 de mayo. El teniente de navío Smith efectuaba una patrulla con el comandante de su escuadrilla, capitán de corbeta Andrew Auld, a 10.000 pies de altitud, al norte del archipiélago. Los *Sea Harrier* fueron guiados hacia un grupo de cuatro *Mirage* que amenazaba la fuerza de desembarco en la bahía de San Carlos, y descendieron entonces a pequeña altitud a la vez que aceleraban. El capitán Auld vió tres *Mirage* que se acercaban a los buques, logró colocarse detrás de ellos y lanzó dos *Sidewinder*, cada uno de los cuales destruyó un *Mirage*. El teniente de navío Smith atacó un tercer *Mirage* con un *Sidewinder*, lanzándolo según un ángulo de casi 90°. Al principio, creyó que el misil erraría el blanco, pero la intercepción se produjo en pleno viraje, destruyendo el avión argentino. El cuarto *Mirage* lanzó sus bombas y depósitos externos de combustible, huyendo después en dirección a Argentina.

El teniente de navío Smith alcanzó su segunda victoria mientras patrullaba a las órdenes del capitán Dave Morgan, de la RAF, cerca del buque de transporte de asalto *Sir Galahad*, alcanzado por las bombas unas seis horas antes y envuelto en llamas. El capitán Morgan vio tres *Mirage* y se puso en posición invertida descendiendo hacia el mar. Enderezó cuando se encontraba a unos 100 pies de altitud y lanzó dos *Sidewinder* que destruyeron casi simultáneamente sendos *Mirage*. A continuación, disparó todas las municiones de sus dos cañones Aden de 30 mm. contra el tercer *Mirage*. El teniente de navío Smith vio los proyectiles dar en el agua cerca del objetivo, lo que le ayudó a localizar ese *Mirage* y fijar en él el autodirector de un *Sidewinder*. En el momento en que el jefe de patrulla, habiendo llegado al límite de su reserva de combustible, volvía a coger altitud para regresar al *Hermes*, situado a unos 370 km. de distancia, el teniente de navío Smith lanzó el misil, que alcanzó su objetivo; éste se encontraba entonces a muy pequeña altitud sobre la tierra, a una distancia de 3 a 5 km. El *Mirage* se estrelló inmediatamente.

Según el teniente de navío Smith, la escuadrilla n° 800 disparó durante el conflicto 14 *Sidewinder* — todos ellos del modelo AIM-9L —, que derribaron 13 aparatos. El 1° de mayo, que coincidió con el principio de las operaciones aéreas, la escuadrilla se vio envuelta en un auténtico combate aéreo. En esa ocasión, dos *Mirage* argentinos lanzaron sendos misiles Matra R.530, de guía radárica semiactiva, contra aparatos *Sea Harrier* de la escuadrilla; pero, en ambos casos, los pilotos cesaron el combate sin iluminar sus objetivos hasta el impacto. Esos dos *Mirage* fueron derribados finalmente por los *Sea Harrier*. Posteriormente, los aparatos argentinos atacantes lanzaban sus cargas y daban media vuelta si encontraban los *Sea Harrier*. Los pilotos británicos jamás tuvieron que atacar a más de cuatro *Mirage* al mismo tiempo. Los *Sea Harrier* resultaron ser de muy fácil mantenimiento: el coeficiente de disponibilidad fue de casi el 95% al principio de cada jornada (resultado muy superior al que se hubiera obtenido con los *Phantom* si se hubiera dispuesto del portaaviones clásico *Ark Royal*). El mantenimiento de los aparatos prosiguió en cubierta, a la luz de los proyectores y de las linternas, incluso bajo el granizo y con fuerte mar. La mayoría de los pilotos pasaban de ocho a nueve horas al día volando o en alerta en sus aviones. Los británicos atribuyen la superioridad del *Sea Harrier* respecto al *Mirage* a sus rápidas aceleraciones. Los pilotos patrullando a 10.000 pies de altitud y una velocidad de 250 nudos tardaban sólo algunos segundos en volar a 600 nudos, descendiendo a ras de las olas.

flota, ataque contra objetivos terrestres, reconocimiento, lucha antibuque, apoyo logístico y enlaces.

Durante la campaña, la mayor parte de estas aeronaves fueron sometidas rápidamente a numerosas modificaciones. La medida más general consistió en proveer el mayor número posible de aparatos de una ametralladora orientable. En algunos helicópteros fueron instalados lanzacohetes y en los *Lynx* los primeros ejemplares de serie del misil aire-superficie *Sea Skua*. Fueron montados detectores de radares y lanzaseñuelos en los *Chinook*, y equipos destinados a perturbar el autodirector del misil *Exocet* en algunos *Lynx* y *Sea King*. Los *Sea King* de lucha ASM fueron desprovistos de parte de sus equipos especiales (salvo el torno del sonar); con esta reducción de peso, participaron en los transportes a tierra junto con los *Commando*.

El *Atlantic Conveyor* hundido por un *Exocet* llevaba cuatro *Chinook* de la Aviación y una escuadrilla completa de *Wessex*. Afortunadamente, un *Chinook* que estaba volando durante el ataque escapó al desastre. El aparato siguió siendo empleado durante toda la campaña, con un coeficiente de utilización que constituyó una plusmarca, aunque sus sistemas de navegación eran inutilizables y el aparato había perdido sus limpiaparabrisas. Aun cuando puede llevar normalmente un máximo de 44 hombres, despegó a veces con 81 pasajeros a bordo. Un *Chinook* capturado tras la rendición de las fuerzas argentinas fue puesto inmediatamente en servicio en la Aviación británica.

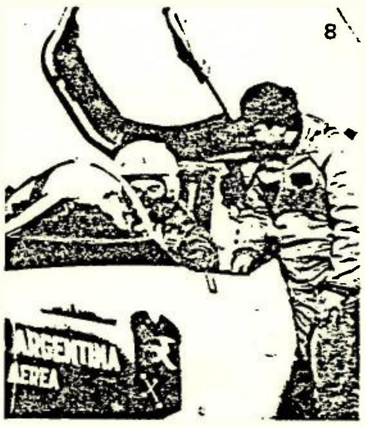
Los *Sea King* y *Commando* volaron casi sin interrupción y los mecánicos lograron mantener un coeficiente excepcional de disponibilidad. Para dar una idea de la intensidad de las operaciones aéreas, cabe mencionar el caso de la escuadrilla n° 820, cuyos *Sea King* efectuaron 1.560 horas de vuelo durante el mes de mayo, lo que corresponde a mantener en el aire dos aparatos durante las 24 horas del día. Cada piloto de helicóptero de la Marina efectuó en promedio 270 horas de vuelo, equivalentes a un año normal en tiempo de paz.

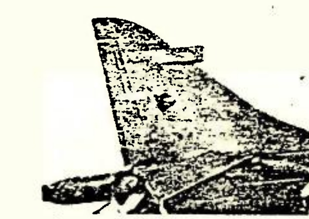
Se ha hablado muy poco de las misiones de transporte y apoyo llevadas a cabo por los *Sea King* y *Commando* en provecho de los comandos del SAS. Mucho antes del desembarco masivo en la bahía de San Carlos, varios destacamentos de esas tropas especiales fueron llevados a tierra en helicóptero para efectuar acciones de hostigamiento y reconocimiento. Cada noche, los comandos eran transportados de uno a otro punto del archipiélago y los argentinos jamás lograron interceptarlos.

Tan pronto como fue establecida la cabeza de puente de San Carlos, fue acondicionado en tierra un aeródromo auxiliar. Una pista corta de chapas metálicas, con área de estacionamiento y pista de circulación, así como depósitos de combustible enterrados, permitió a los helicópteros y aparatos *Harrier* reaprovisionarse de combustible y operar desde tierra.

Misiles aire-superficie *Sea Skua*, de modelo aún no homologado, fueron transportados a las Malvinas para ser instalados en los *Lynx*. De noche y con muy mal tiempo, uno de esos *Lynx* atacó con el *Sea Skua* dos patrulleros argentinos, hundiendo uno de ellos y averiando el otro. En Georgia del Sur, el submarino argentino *Santa Fe* fue alcanzado por un misil AS-12 y fuego de ametralladora, antes de ser averiado por dos granadas ASM lanzadas desde un helicóptero.

Los británicos perdieron en total dos *Sea King Mk5*, tres *Commando*, de diez a doce *Wessex* (cifras oficiales no publicadas), varios *Lynx* y *Gazelle*, y un *Scout* (este último derribado por un *Pucara*).





8—*Piloto argentino a los mandos de un A-4* Skyhawk. *A la izquierda de lo que parece ser la insignia de la escuadrilla, se ven la silueta de un buque de escolta y una fecha (24 de mayo). Así pues, es probable que este aparato haya participado en la operación en la que fue hundida la fragata Tipo 21* Antelope (fotografía AP).

9—*Durante el primer bombardeo del aeródromo de Port Stanley, una granada de 20 mm. perforó el plano de deriva de este* Sea Harrier *perteneciente al* Hermes (fotografía Press Association).

Para compensar estas pérdidas, el ministerio de Defensa ha encargado a Westland ocho *Sea King* y ocho *Commando* (cinco o seis de ellos provistos de un radar de vigilancia lejana), así como tres *Lynx* y cinco *Gazelle*.

Aviones de apoyo logístico

Desde el principio del conflicto, la Aviación británica utilizó todos sus medios disponibles para tender un puente aéreo entre Gran Bretaña y la isla de Ascensión. La población de la isla pasó a más del doble en unos quince días. En los momentos más álgidos de la crisis, Wideawake se convirtió en uno de los aeropuertos más activos del mundo, con 400 movimientos de aparatos al día.

En el momento del alto el fuego, los *Hercules* y VC.10 de la Aviación británica habían efectuado más de 600 salidas, transportado a más de 5.000 pasajeros y 7.000 tm. de mercancías. Cuarenta misiones de transporte con reaprovisionamiento de combustible en vuelo fueron llevadas a cabo entre la isla de Ascensión y el archipiélago de las Malvinas, para llevar correo y materiales de primera necesidad, er trayecto de ida y vuelta de 12. km., lo que representa de 24 a horas de vuelo. Fue batida c plusmarca en esa ocasión: la de duración de un vuelo de *Hercu* (28 horas).

Reaprovisionamiento de combustible en vuelo

Los británicos efectuaron 6 reaprovisionamientos de combu ble en vuelo, con aparatos de modelos. En sólo seis casos, di sos fallos impidieron al avión reaprovisionado llegar a su destin Algunas veces se encontraron mismo tiempo en la isla de Asce sión hasta 15 aviones cisterna *V tor*, es decir, aproximadamente dos terceras partes del número de esos aparatos en servicio RAF. Para compensar su aus en el dispositivo de la OT Aviación estadounide provisionalmente vari Mildenhall (Gran Bretaña).

Aparatos *Vulcan*, *Nimrod* y *Hercules* fueron modificados poder ser reaprovisionados de c bustible en vuelo, mientras otros *Hercules* y *Vulcan* fuer transformados en aviones cistern Los *Vulcan* no habían efectuado u operación de reaprovisionamien desde hacía más de quince años verificar sus instalaciones, se des brieron escapes en las tuberías otras anomalías. En lugar de tra de repararlos, se prefirió provee de lanzas pertenecientes a los *tor*.

Para ilustrar la rapidez de e ción de los trabajos, cabe menc el caso de los *Nimrod*, cuya mo cación fue emprendida el 18 abril. Seis días más tarde, el p aparato despegó para un vu prueba. Se observó en esa oc cierta inestabilidad según el guiñada, que fue inme [illegible] mente corregida. El 28 [illegible] abril, fue probado en tierra el sis ma de transvase de combustible. día 30, se efectuó la prueba real reaprovisionamiento en vuelo y, e de mayo, ese primer *Nimrod* f entregado con el sistema comple listo para funcionar. Trece *Nim* fueron modificados durante el co flicto y otros tres después del alto fuego.

La sociedad Marshall, de Car bridge, instaló lanzas de reapro sionamiento de combustible en s te *Hercules* y transformó otros cu tro aparatos del mismo tipo en av nes cisterna, montando una lan sobre el piso de la cabina, con salida del cono a través de la pue trasera de carga.

Para aumentar el número de s aviones cisterna, la Aviación hi montar una lanza de reaprovision miento de combustible en la par trasera de seis *Vulcan*. Nada indi cuánto tiempo estos aparatos ser mantenidos en servicio. Dentro poco tiempo, la RAF dispondrá otros nueve aviones cisterna VC.1 que British Aerospace está modi cando en Filton, con lo que pose en total más de 40 aparatos de tipo. Posteriormente, es proba que todos los VC.10 militare civiles existentes sean transfor dos en aviones cisterna.

Pérdidas de aeronaves argentinas

No ha sido cerrada aún definitivamente la lista de pérdidas argentinas, ya que las autoridades de Buenos Aires han anunciado hasta ahora la muerte de sólo 55 pilotos. Las estimaciones siguientes han sido facilitadas por los británicos.

Skyhawk	31	
Mirage	26	
Pucara	unos 23	(incluidos los capturados o destruidos en tierra)
Helicópteros	unos 18	(incluidos los capturados o destruidos en tierra)
Aviones de adiestramiento y ataque	5	
Aviones ligeros	3	
Skyvan	1	
Canberra	1	
C-130	1	
Total	unos 109	

Tales pérdidas fueron debidas a las causas siguientes:

Harrier	31
Misiles superficie-aire	41
Destrucción en tierra o captura	30
Otros motivos	7

Los 31 aparatos destruidos por los *Harrier* fueron los siguientes:

Mirage	19
Skyhawk	5
Pucara	2
Canberra	1
C-130	1
Helicópteros	3

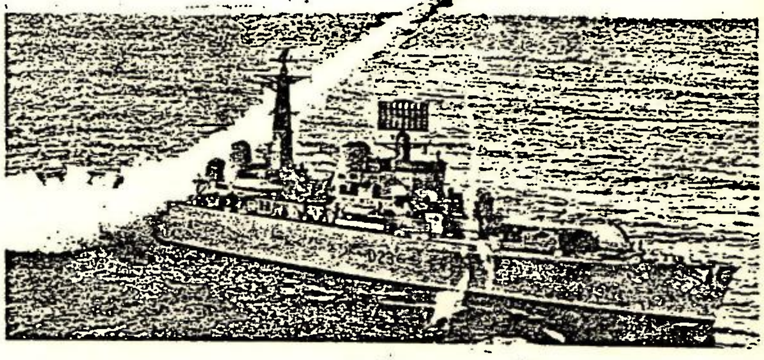
Siete aeronaves fueron destruidas por «otros medios», una de ellas por un cañón naval de 114 mm. Las otras seis fueron derribadas por el fuego de armas ligeras o por aparatos propios.

Revista Internacional de Defensa
Año XV Nº 9/82

k.

El conflicto de las islas Malvinas

2ª parte: misiles utilizados



▲ *Lanzamiento de un misil* Sea Dart *desde el destructor Tipo 42* Bristol. *Según las primeras estadísticas publicadas, ocho aviones argentinos fueron derribados por misiles de este tipo.*

En la segunda parte de su estudio sobre el conflicto de las islas Malvinas, nuestros corresponsales en Londres consideran el papel que desempeñaron los misiles, sobre todo del tipo superficie-aire, y las medidas que deberá tomar la Marina británica para aumentar la eficacia de la defensa antimisil de sus buques. No se conoce aún muy bien el punto de vista argentino sobre este aspecto de las operaciones, y sólo se sabe que un avión Harrier *y dos helicópteros* Gazelle *fueron derribados por misiles argentinos* Blowpipe. *Otro* Harrier *fue destruido por un misil superficie-aire, probablemente un* Roland *o, según otras fuentes de información, un* Tigercat.

Gracias a la amable autorización de la revista Gunner, *hemos podido reproducir aquí el relato de los combates tal como los vivieron los hombres de la batería «T» de defensa antiaérea.* — La Redacción

En sus comentarios sobre los materiales empleados en esa ocasión, el ministro de Defensa británico declaró lo siguiente: «Deben emitirse juicios muy prudentes, sobre todo a propósito de las operaciones antiaéreas. Habrá que determinar con certeza qué sistema de arma destruyó tal o cual objetivo. Los sirvientes de varias armas pudieron declarar haber alcanzado el mismo blanco, ya que todas ellas disparaban contra los atacantes que estaban a su alcance. Por consiguiente, será necesario efectuar un análisis complementario para disipar las dudas. Deberá ser determinado asimismo en qué medida nuestros propios sistemas de arma limitaron los efectos de los ataques enemigos. En lo referente a los fallos hay que esclarecer sus causas...

En una evaluación provisional, cabe afirmar que los principales sistemas de arma superficie-aire destruyeron los aparatos siguientes: *Seawolf*: 5; *Sea Dart*: 8; *Seacat*: 6; *Blowpipe*: 8; y *Rapier*: 13.

Con objeto de obtener el mayor efecto disuasivo, los misiles fueron lanzados por los buques desde una distancia equivalente a su alcance máximo. Los argentinos conocían perfectamente la potencialidad del *Sea Dart*, pues su Marina posee también este misil. Según el ministerio de Defensa británico, esto obligó a los pilotos enemigos a atacar desde tan pequeña altitud que numerosas bombas cayeron sin estallar, pues no hubo tiempo suficiente para armarlas.

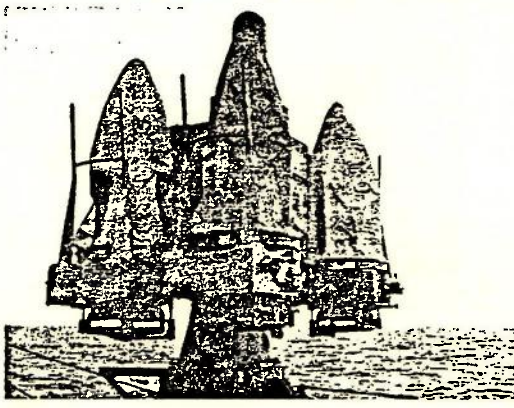
También quedó patente la eficacia de los sistemas suelo-aire. Sin embargo, el *Rapier* erró a veces el blanco y el *Blowpipe* resultó demasiado pesado para ser transportado a gran distancia llevándolo a la espalda. Por este motivo, las tropas británicas utilizaron igualmente algunos misiles suelo-aire *Stinger*, más ligeros que el *Blowpipe*. El ministerio de Defensa considera que las enseñanzas extraídas del conflicto confirman las críticas expresadas anteriormente contra este misil: al parecer, uno solo de los cuatro *Stinger* disparados dio en el blanco (y el avión destruido lo fue quizá por otras armas). Los otros tres no encontraron su objetivo.

Sea Dart

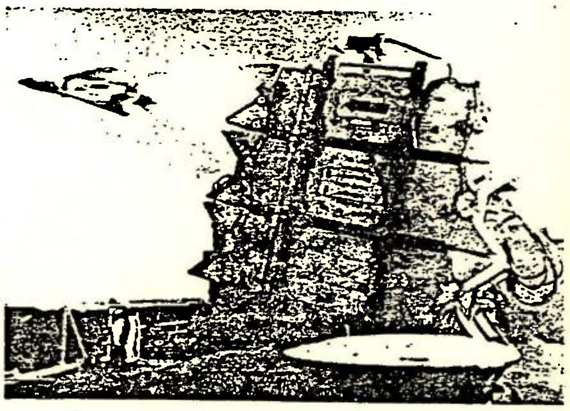
Como arma de defensa de zona, el *Sea Dart* (propulsado por un estatorreactor) desempeñó un importante papel de disuasión contra los ataques a mediana y gran altitud. Aunque este misil no fue concebido para detener oleadas de aviones aproximándose a pequeña altura, parece ser que derribó ocho aparatos enemigos. La tripulación del destructor *Coventry*, atacado por una formación de cuatro A-4 *Skyhawk* argentinos, derribó los dos primeros aviones con sendos *Sea Dart* y la bomba lanzada por el tercero dio en el blanco.

Durante este combate, hubo un defecto de funcionamiento en el mecanismo de carga del lanzador *Sea Dart* del *Coventry*: falló el cierre automático de las puertas antisoplo que protegen la reserva de misiles en el instante del disparo. Para remediarlo, hubo que cerrar las puertas con la mano, por lo que no se podía disparar hasta que el sirviente se hubiera retirado.

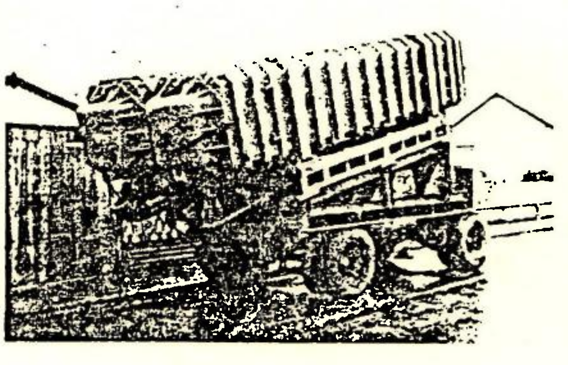
(sigue en la página 1154)



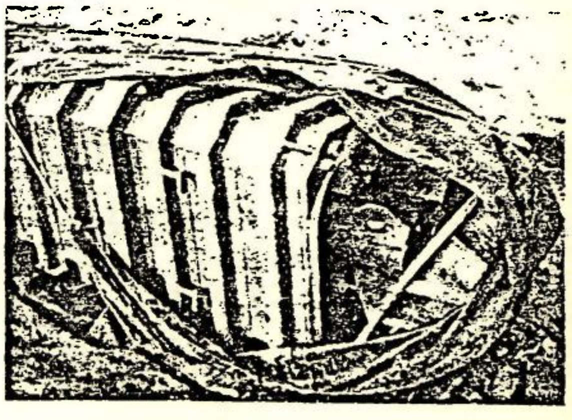
Lanzador Seacat *de Short, instalado a bordo del* Fearless. *Los montajes* Seacat *utilizados en las operaciones del Atlántico Sur eran de tres tipos. Con este sistema de arma fueron destruidos seis aparatos enemigos.* (Fotografía tomada por el capitán D. Nicholls, de la Marina británica)



►► *Las fragatas Tipo 22* Broadsword *y* Brilliant *estaban armadas con misiles de pequeño alcance* Seawolf. *Estos sistemas destruyeron cinco aviones enemigos y se observó que los pilotos argentinos evitaban acercarse a esos buques.*



► *Contenedores de lanzamiento de misiles MM.38* Exocet, *destinados a ser utilizados desde tierra y capturados en Port Stanley tras la rendición de las fuerzas argentinas. Durante los combates en torno a la capital del archipiélago, un sistema idéntico dañó el crucero ligero* Glamorgan. (Fotografía: P. Ramsbotham)



►► *Misil argentino MM.38* Exocet *alojado aún en su contenedor. Estas armas estaban instaladas anteriormente en buques de guerra y fueron trasladadas a tierra. Los argentinos intentaron disparar dos de ellas. Una sola funcionó y alcanzó el* Glamorgan *(Fotografía tomada por el capitán D. Nicholls)*

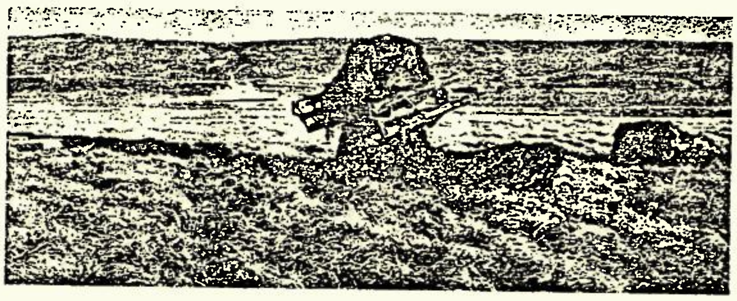
La batería antiaérea «T» (Shah Sujah's Troop) RA en las islas Malvinas

Hoy 29 de junio, entre los cascotes y escombros de lo que fue la estación meteorológica de Port Stanley, cuesta trabajo evocar los acontecimientos de las doce últimas semanas sin hacer otras consideraciones. Para el personal de la batería «T», ese período de tres meses estuvo lleno de emociones y experiencias vividas, no todas agradables o placenteras.

Embarcamos rápidamente en el LSL (Logistic Landing Ship) *Sir Geraint* (unidad auxiliar de la Marina). Tras varios días de espera, nos hicimos a la mar el 6 de abril de 1982 y el comandante de nuestra batería efectuó el viaje en el *Fearless*. Desde el primer día y hasta desembarcar en San Carlos (islas Malvinas) el 21 de mayo, la batería siguió un programa completo de adiestramiento. Dependíamos del 29° regimiento de comandos artillería, que nos prodigó (en particular la 79ª batería, la batería de ma y el estado mayor) su generosa ayuda para adaptarnos rápidamente a técnicas de combate en clima frío, a diversos aspectos navales de nues misión y a la complejidad de las operaciones anfibias. El *Rapier* puede transportado por aire, pero el traslado de cada destacamento requi cinco viajes en helicóptero *Sea King*, sin contar el transporte de su vehíc de apoyo; además, la inexistencia de contenedor adecuado, tal como utilizado con el *Light Gun*, impide normalizar las cargas. Las unidades tiro habían sido cargadas en el interior del LSL; en la bodega de car Quienes conozcan el LSL comprenderán la dificultad que represe descargar las unidades de tiro y transportarlas hasta la plataforma helicóptero. A bordo de nuestro buque, como en casi todos los demás, bodegas, locales y espacios disponibles en cubierta estaban atiborrados aprovisionamientos, vehículos y municiones, que debíamos retirar poder sacar nuestros materiales. Durante nuestra estancia en la isla d Ascensión, la mala suerte nos impidió adiestrarnos realmente en el tiro. obstante, pudimos efectuar algunos ejercicios.

El viaje entre la isla de la Ascensión y la zona de interdicción alrededo las islas Malvinas, y desde allí hasta nuestro punto de desemba transcurrió prácticamente sin incidentes, con el único inconveniente de ausencia de nuestro comandante de batería, por lo que tuvimos una s ocasión, el día D–3, para reunirnos todos y coordinar nuestr [illegible] mpla mientos. Para cada uno de ellos, el RSRE de Malvern nos hab [illegible] ntrega mapas que resultaron excelentes. No pudo ser reconocido el terreno an del desembarco general. El plan del transporte por helicóptero, que presentaba como una operación de lo más aleatorio, no comprendía me de 63 viajes de ida y vuelta, sin contar el desembarco del estado mayo municiones de reserva. El desembarco fue algo inolvidable. Cua

Unidad de tiro Rapier *colocada en batería sobre una cresta que domina la bahía de San Carlos. Los radares* Blindfire *empleados normalmente con el* Rapier *son incompatibles con otros tipos de radares, por lo que fue necesario utilizar métodos de puntería visual.* (Fotografía tomada por el capitán D. Nicholls)



Los nuevos sistemas antimisil de la Marina británica

El nuevo portaaeronaves *Illustrious*, cuya construcción finalizó antes de la fecha prevista, ha zarpado hacia el Atlántico Sur para relevar al *Invincible*, perteneciente a la misma clase de unidades. El *Illustrious* está provisto de dos sistemas de defensa cercana General Dynamics *Phalanx* para la defensa antimisil. Cabe recordar que los AM.39 (versión aire-superficie del *Exocet*) lanzados por aviones *Super Etendard* de la Marina argentina hundieron el destructor Tipo 42 *Sheffield* y el buque portacontenedores *Atlantic Conveyor*, mientras que un MM.38 *Exocet* disparado desde tierra alcanzó el crucero ligero *Glamorgan*. Tres destructores Tipo 42, que zarparán próximamente hacia las aguas australes, han sido provistos de dos montajes dobles Oerlikon GCM-A02 de 30 mm. Por último, la Marina ha encargado numerosos cañones monotubo Oerlikon GAM-801 de 20 mm., para instalarlos en diversos buques. Estas medidas son provisionales y en otoño próximo será efectuado un análisis comparativo completo de diversos modelos competidores de sistemas de defensa cercana para tomar una decisión definitiva al respecto. No obstante, se sabe ya que los buques de ciertas clases (en particular la proyectada fragata Tipo 23) estarán armados con la versión ligera del sistema de misil antimisil *Seawolf* de British Aerospace, asociada con nuevos radares.

El comité de programas del ministerio de Defensa había comenzado esta evaluación antes del conflicto y expresó ciertas reservas sobre la eficacia de la artillería, con relación a la de los sistemas de misiles de defensa puntual tales como el *Seawolf*. Hace tiempo que la Marina reconoció la necesidad de reforzar los medios de defensa de sus portaaeronaves contra los misiles y aviones desplazándose a pequeña altitud, que lograran salvar la barrera formada por los aparatos *Sea Harrier* y los misiles *Sea Dart*. Pero las dificultades materiales que representan la instalación tardía de un sistema de defensa y las indecisiones respecto a la elección de la versión ligera definitiva del *Seawolf*, impidieron que el *Invincible* se hiciera a la mar provisto de un sistema de defensa cercana o puntual. Durante el conflicto, British Aerospace propuso instalar provisionalmente el prototipo del *Seawolf* VM40 en el *Illustrious*, que estaba aún en construcción, mientras que Marconi ofreció una versión en contenedor del sistema completo *Seawolf* GWS25. En vista de la urgencia de la situación, la Marina prefirió montar de momento el sistema de artillería *Phalanx*.

El Admiralty Surface Weapons Establishment examinó detenidamente el *Phalanx* para estar seguro de que es compatible con los radares de a bordo, después de lo cual el ministerio de Defensa adquirió dos sistemas para el *Illustrious* y pasó un pedido condicional de dos ejemplares adicionales para instalarlos eventualmente en el *Invincible* con ocasión de su revisión general, cuando regresara de las islas Malvinas. El montaje de los dos sistemas *Phalanx* en el *Illustrious* duró unos quince días. Para siplificarlo al máximo y terminarlo a tiempo, los cañones fueron instalados en los únicos emplazamientos disponibles entonces, que no son los más adecuados para este sistema (uno de ellos en la parte de proa, junto al lanzador *Sea Dart*, y el otro a estribor, en el extremo trasero de la cubierta de vuelo). Si se confirma el pedido facultativo de dos *Phalanx* para el *Invincible*, ambos sistemas serán montados probablemente en salidizo. lo referente a la solución definitiva, podría ser escogido el *Seawolf* lige pero su instalación obligaría a efectuar enormes trabajos. La Mari espera poder tomar próximamente una decisión al respecto, con objeto aplicarla también en el *Ark Royal* antes que finalice su construcción.

El ministerio de Defensa había pasado otro pedido condicional de se sistemas *Phalanx* para tres destructores Tipo 42 (*Newcastle*, *Liverpool* *Glasgow*). Al no poder recibirlos en seguida, decidió montar en est buques dos cañones bitubo Oerlikon GCM-A02 de 30 mm. a uno y otro la de la chimenea, donde estaban instalados los botes salvavidas. sociedad BMARC ha entregado a la Marina ocho montajes GCM-A02 (no s sabe a qué unidad están destinados los dos últimos), construidos probados especialmente para poder ser integrados posterior[illegible]te en sistema de dirección de tiro, aunque las piezas serán au[illegible]mas momento. BMARC suministró igualmente numerosos cañones GAM-80 de 20 mm. provistos de un simple visor óptico, que reemplazarán complementarán los de igual calibre, del modelo 1938, instalados e muchos buques británicos.

Como ha sido indicado anteriormente, no se trata más que de solucione provisionales. Después de las evaluaciones y cuando hayan sido tomada las decisiones finales, los sistemas *Phalanx* y GCM-A02 podrán se transferidos a buques auxiliares o a los LPD *Intrepid* y *Fairless*. Según la informaciones disponibles actualmente, en otoño próximo comenzará l evaluación de los modelos competidores siguientes: nuevas versiones d *Phalanx*, provistas de cañones de mayor calibre (sin duda los Gener Electric GAU-12 y GAU-8 de 25 mm. o el GAU-13 de 30 mm.); el SGE-3 *Goalkeeper* de Hollandse Signaalapparaten y General Electric; el *Seaguar* de Contraves; y el nuevo sistema de defensa cercana VFM30 propuest conjuntamente por Vickers Shipbuilding and Engineering, Marconi Spac and Defence Systems y Ferranti Computer Systems.

El VFM30 se compone de dos partes: un módulo de vigilancia montad en el tope de un mástil y otros de tiro (cuatro como máximo) idénticos conectados entre sí por un cable de distribución de datos. El cuadro d mandos centralizados ha sido concebido de manera a ser compatible con e centro de operaciones de cualquier buque. El sistema de vigilancia está basado en el radar de impulsos coherentes LM Ericsson 150HL *Sea Giraffe* que proporciona una cobertura total antimisil a pequeña y gran altitud incluso en presencia de ecos de mar o de perturbación. El módulo integrad de tiro comprende el cañón, un radar de seguimiento y un sistema de dirección de tiro. Está formado por los cuatro conjuntos siguientes: a) la pieza GAU-8 con su sistema de alimentación, que tira proyectiles subcalibrados con núcleo perforante de aleación de tungsteno, procedentes de un depósito corriente de municiones, a la cadencia de 4.200 disparos/minuto; b) el soporte del cañón, derivado del modelo General Electric EX-83 y construido por Vickers Shipbuilding and Engineering; c) el radar de seguimiento de Marconi Space and Defence Systems, accionad iniciamos nuestras idas y venidas en helicóptero, los comandos y batallones de paracaidistas estaban ya sólidamente instalados en la cabeza de puente y los ataques aéreos llegaban a su apogeo. De todos modos, el día D desembarcamos diez unidades de tiro, aunque no exactamente en los emplazamientos previstos. El resto fue transportado a tierra el día siguiente, con una providencial mala visibilidad que impidió al enemigo efectuar ataques aéreos. Al principio, dudamos de nuestra capacidad para justificar las esperanzas puestas en el *Rapier*, pero, cuando la unidad de tiro 33C del sargento Morgan hubo borrado del cielo dos *Skyhawk*, saludada por una gran ovación procedente de la ladera de nuestra colina, comenzamos a recobrar confianza. Es inútil comentar hoy otra vez el episodio de la «avenida de las bombas», llamada «valle de la muerte» por los mismos pilotos argentinos, ni las posteriores peripecias de la campaña. Nuestro resultado final de 13 aviones derribados no refleja las dificultades del terreno en el que estábamos emplazados ni el perfil inhabitual de las misiones de ataque llevadas a cabo por los pilotos argentinos. Los amplios valles en U planteaban problemas de tiro hacia abajo a las baterías emplazadas en las crestas (sin hablar de la niebla ni de las nubes bajas), mientras que, para las instaladas más abajo, había numerosas limitaciones de ángulo de acimut y volumen de tiro. En condiciones normales, un caza de reacción volando a una velocidad de 500 nudos y una altitud de 50 pies constituye un objetivo difícil. Si se añaden sus frecuentes desapariciones tras los accidentes del terreno, la gran variedad de sistemas de arma disparando prácticamente en horizontal y el hecho de que fuera casi siempre imposible localizar visualmente los blancos situados a más de 3 km. de distancia, se comprenderá que en estas condiciones nuestra misión no guardara relación alguna con las películas proyectadas durante la instrucción ni los ejercicios de tiro efectuados en las islas Hébridas. Desarrollamos nuevos métodos, por ejemplo el consistente en disparar un misil antes de localizar el avión enemigo y guiarlo después hacia él mientras que se alejaba. No es extraño que un 40% de nuestros tiros certeros fueran logrados alcanzando el objetivo por detrás. Habida cuenta de la vulnerabilidad de los sirvientes del *Rapier*, es sorprendente que no sufrieran bajas. Las unidades de tiro fueron atacadas algunas veces por los aviones y una de ellas resultó alcanzada por numerosos proyectiles de tipo shrapnel. Tuvimos mucha suerte. El análisis del desarrollo de los combates no finalizará antes que pase mucho tiempo; serán extraídas valiosas enseñanzas, entre las que cabe mencionar las siguientes:

Grado de preparación y adiestramiento: El programa completo de adiestramiento desarrollado durante la larga travesía dio muy buenos resultados y permitió a los destacamentos de *Rapier* sobrellevar condiciones meteorológicas muy rigurosas. Pero no basta con que el soldado esté en buena forma física; ha de tener también una moral muy alta. En el caso de futuros conflictos, el adiestramiento deberá incluir ejercicios de larga duración, efectuados en condiciones difíciles.

Diversificación del adiestramiento y conocimiento de otras armas: Los hombres del 29° regimiento y de la 3ª brigada de comandos nos instruyeron perfectamente en todos los complejos aspectos de las operaciones anfibias. Es indudable también que nuestra asignación a la 1ª brigada de infantería y nuestra participación en todos sus ejercicios de utilización de las armas proporcionaron a los destacamentos de *Rapier* un conocimiento profundo de las tácticas de la infantería, lo que resultó primordial. Por otra parte, inversamente, es obvio que todos deberían conocer más a fondo la teoría y la práctica de la defensa aérea en general, y en particular con el *Rapier*. Cada vez que se presente la ocasión, será imprescindible asociar en los mismos ejercicios las baterías de *Rapier* con las unidades de otras armas a las que estén asignadas. Los ejercicios independientes son muy poco útiles para los destacamentos.

Para el porvenir, puede ser interesante observar que las unidades de defensa aérea se cuentan entre las primeras que entraron en acción y serán, con mucha diferencia, las últimas que se vayan. Poseemos un material excelente y de eficacia comprobada, que funcionó casi continuamente hasta el límite de sus posibilidades...

---

por servomecanismos, que funciona en la banda K con una antena Cassegrain; el radar es solidario del soporte, pero sus movimientos son independientes; y d) un sistema de evaluación de la amenaza y designación de las armas, y un sistema de dirección de tiro, que comprende tres pequeñas calculadoras Ferranti M700/40 ***Argus***.

Finalizó rápidamente la construcción del portaaeronaves Illustrious, *que zarpó inmediatamente hacia el Atlántico Sur para relevar a la unidad de la misma clase* Invincible. *Las enseñanzas extraídas del conflicto condujeron a la Marina británica a instalar en el* Illustrious *dos sistemas de defensa cercana* Phalanx. *En la fotografía se ven claramente las dos cúpulas características de este sistema montadas por la banda de estribor, una de ellas en la parte de proa y la otra en la de popa. La Marina reconoce que estos emplazamientos no son los más apropiados; como se puede apreciar en esta fotografía, el sector delantero de tiro está bastante limitado.*

Cuando el dispositivo de vigilancia detecta una amenaza, el módulo de tiro se orienta en la correspondiente dirección, y el cañón se mantiene solidario con el radar de seguimiento. Ambos efectúan simultáneamente una exploración en elevación. Una vez que el radar ha localizado el objetivo, se fija en el mismo y se independiza del cañón, que dispara una breve ráfaga de referencia. El radar detecta el chorro de agua levantado por los proyectiles y la calculadora determina la corrección de tiro necesaria. La pieza hace fuego automáticamente e interrumpe el tiro cuando el sistema de evaluación de la amenaza considera que el objetivo ha sido destruido. Al final de la secuencia, el radar se alinea de nuevo y queda solidario con el cañón. En abril y julio pasados fueron probadas respectivamente las municiones y la operación de detectar el chorro de agua.

Por considerar seguramente que el calibre de 20 mm. era insuficiente, la Marina británica efectuó una primera evaluación del cañón *Sea Zenith* de 25 mm. del sistema *Seaguard*. Está previsto que analice más detenidamente este material en octubre próximo. Si la Marina escogiera el *Sea Zenith*, BMARC produciría el cañón y la munición, y efectuaría el montaje final; los representantes de la sociedad afirman que la solución de reemplazar el cañón *Gatling* con cuatro tubos independientes ofrecería muchas ventajas, en particular la de reducir los riesgos de incidente de tiro. El *Sea Zenith* dispara normalmente ráfagas de 92 a 102 proyectiles (1,2 seg. de fuego).

Como ha sido indicado anteriormente, el sistema GWS26 *Seawolf* será escogido sin duda como medio de defensa puntual de la futura fragata Tipo 23. Puesto que no ha sido previsto otro sistema de defensa cercana para este buque, el *Seawolf* será probablemente de lanzamiento vertical.

El GSW26 llevará un nuevo radar de vigilancia y discriminación de objetivos Tipo 996, en lugar del Tipo 967/968 como el asociado con el sistema GSW25 (instalado en las fragatas Tipo 22 y algunas de la clase *Leander*). En los próximos meses, el ministerio de Defensa publicará «someras especificaciones» (un simple pliego de condiciones, con algunos detalles adicionales) del Tipo 996, del que se calcula que harán falta 30 ejemplares (de dos tipos). Serán presentados sin duda tres modelos competidores: el de Marconi Radar Systems, uno de Plessey y el SMART (Signaal Multibeam Acquisition Radar for Targetting) de Hollandse Signaalapparaten. Si fuera escogido este último, la sociedad británica MEL se encargaría de gran parte de la producción en serie. Por otra parte, es posible que el futuro radar Tipo 996 reemplace el Tipo 992 de los destructores Tipo 42 en servicio.

En las fragatas Tipo 22, el *Seawolf* GWS25 Mod. 0 estándar será substituido con la versión ligera GWS25 Mod. 3. En esta última, el radar de seguimiento Tipo 910 Mod. 0 ha sido reemplazado con el modelo de Marconi Tipo 911 (ex ST805SW). El Mod. 1, cuyo programa ha sido suspendido, comprendía un radar *Blindfire* y otro Tipo 910, mientras que el Mod. 2 era la versión VM40 del *Seawolf* que rechazó la Marina británica. Por otra parte, el Mod. 3 será protegido de manera más eficaz contra la perturbación. Tan sólo cinco de las diez fragatas de la clase *Leander* «de casco ancho» (las más recientes) serán provistas de la versión GWS25 Mod. 0 del *Seawolf*, en lugar de la nueva variante ligera del lanzador.

British Aerospace defiende el sistema *Sea Dart* subrayando la antigüedad de los destructores Tipo 42 presentes en el Atlántico Sur y alegando que estaban provistos de sistemas de combate y radares anticuados. Hacía falta tanto tiempo para obtener los datos de objetivo y transmitirlos al sistema de dirección de tiro que, en muchos casos, los atacantes, que se acercaban al buque volando muy bajo, habían desaparecido ya de las pantallas de vigilancia cuando el sistema se encontraba por fin listo para disparar.

Otro motivo de fallos fue el mal tiempo. En la zona de operaciones, los buques tuvieron que hacer frente a un mar de fuerza 7, superior a los límites de empleo fijados en los requerimientos que dieron lugar a la realización del *Sea Dart*. En las pantallas de radar, los ecos de mar impedían detectar con precisión los blancos situados hasta más de 16 km. de distancia.

Seacat

Los buques que participaron en las operaciones estaban provistos de tres tipos de instalaciones del misil subsónico Shorts *Seacat*, desde la más sencilla con un sistema óptico de dirección de tiro, hasta la más completa con la dirección de tiro integrada en los radares de a bordo. Además de producir un efecto disuasivo, parece ser que los misiles *Seacat* derribaron seis aparatos enemigos.

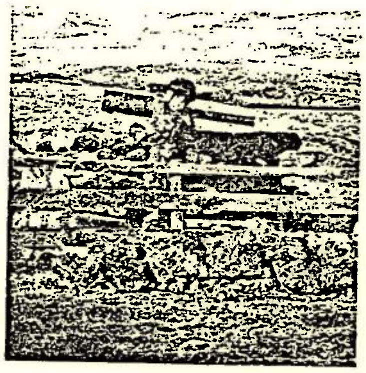
Seawolf

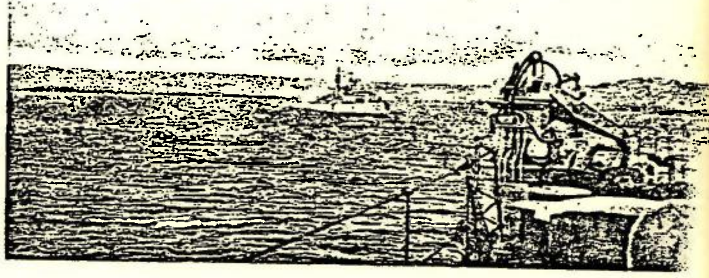
El sistema de misil de pequeño alcance *Seawolf* estaba instalado en las fragatas *Broadsword* y *Brilliant*. Esta arma resultó muy eficaz y los británicos lamentan solamente que no pudiera ser utilizada desde mayor número de buques. Oficialmente, el *Seawolf* destruyó cinco aviones y se observó que los pilotos argentinos evitaban aproximarse a las fragatas Tipo 22. Durante los primeros combates, cuando varios atacantes se aproximaban al mismo tiempo desde distintas direcciones, la calculadora tardaba en fijarse en un objetivo y apuntaba el lanzador según un ángulo de acimut intermedio entre los de todos ellos, por lo que era necesario empezar otro ciclo de designación y seguimiento. Los ingenieros que se hallaban a bordo corrigieron rápidamente este defecto modificando los programas informáticos.

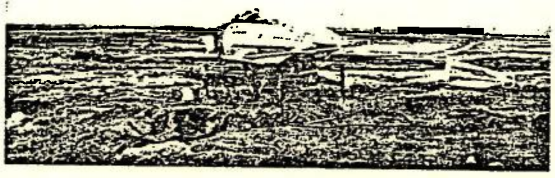
Por otra parte, se halló un defecto importante en las características del sistema. El *Seawolf*, concebido como medio de defensa puntual, puede atacar solamente objetivos que se aproximen al buque lanzador. Las fragatas *Brilliant* y *Broadsword*, encargadas de proteger los portaaeronaves *Hermes* e *Invincible*, se apostaron de manera a interceptar la amenaza más probable. Por no poseer un alcance suficiente, sus misiles *Seawolf* no pudieron derribar los misiles argentinos lanzados desde otra dirección.

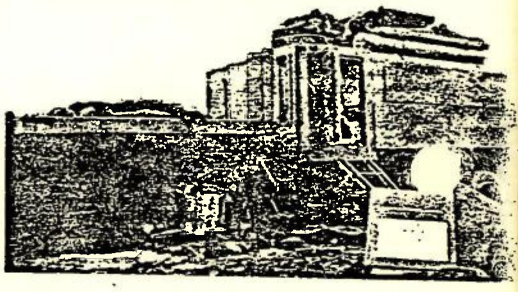
Sea Skua

Los misiles antibuque *Sea Skua*, lanzados desde helicópteros, fueron utilizados por primera vez en operaciones reales durante el conflicto de las islas Malvinas, logrando hundir un buque y dañar gravemente otro más. El 2 de mayo, los patrulleros argentinos *Alférez Sobral* y *Comodoro Somellera* hicieron fuego contra un helicóptero *Sea King* de la Marina británica; fueron atacados a su vez por dos *Lynx* del *Coventry*, cada uno de los cuales lanzó dos *Sea Skua*. El *Comodoro Somellera* (800 tm. de desplazamiento y 44 m. de eslora) se hundió y el otro buque resultó gravemente dañado. El combate tuvo lugar con muy mal tiempo y fuerte mar, por lo que los objetivos eran muy poco visibles.









▲▲ *Infante de Marina británico llevando un misil* Blowpipe *en el hombro. Aunque esta arma ha sido objeto de c críticas relativas a su excesivo peso, se le atribuye la destrucción de ocho aviones enemigos. Los argentinos p también el* Blowpipe, *que les permitió derribar un* Harrier.

▲▲► *Fotografiado desde el* Fairless, *el destructor Tipo 42* Exeter *lanza sus misiles* Sea Dart *contra un a argentino* Lear Jet *que estaba reconociendo el dispositivo británico en la zona de San Carlos. Al parecer, el* Lea *alcanzado.*

▲ *Lanzador argentino de misiles* Tigercat. (Fotografía tomada por el capitán D. Nicholls)

▲► *Unidad de tiro argentina* Roland, *con sus radares de localización y seguimiento plegados, y los tubos lanza les bajados. Al parecer, un aparato británico* Harrier *fue derribado por el* Roland *durante el conflicto*. (Foto tomada por el capitán D. Nicholls)

Blowpipe

Habían sido criticados, al parecer de manera injustificada, el excesivo peso y la insuficiente precisión del misil *Blowpipe*, que se dispara apoyando el lanzador en el hombro. Posteriormente se comprobó que, con esta arma, los británicos habían logrado destruir seis aviones *Pucara*, dos *Mirage* y un A-4 *Skyhawk*. [En las estadísticas publicadas posteriormente figura un total de ocho (en lugar de nueve) aviones argentinos derribados por el *Blowpipe*. — La Redacción]

El *Blowpipe* no es más pesado que la ametralladora británica estándar, pero, a raíz de la pérdida de los helicópteros de apoyo logístico *Wessex* que llevaba el *Atlantic Conveyor*, los misiles tuvieron que ser transportados a la espalda durante la larga marcha hacia Port Stanley.

Fueron utilizados numerosos *Blowpipe* durante los combates librados en la zona Sur alrededor de Goose Green y Darwin. Según los miembros del 2° batallón de paracaidistas, esos misiles desempeñaron un papel decisivo contra los aviones de ataque aire-suelo, en particular los *Pucara*.

Rapier

Las baterías de misiles antiaéreos *Rapier*, de gran importancia para las fuerzas terrestres, fueron desembarcadas sin ser debidamente revisadas después de un viaje por mar que duró ocho semanas. Al parecer, la corrosión marina planteó al principio ciertos problemas, consistentes en particular en algunos fallos de los grupos electrógenos. Por otra parte, en el aspecto operacional, se produjeron ciertas interferencias entre los dispositivos electrónicos del *Rapier*, los de los buques y de IFF. Nunca se había pensado que el *Rapier* tuviera que defender algún día los buques de la Marina. En estas condiciones, hubo que prescindir del radar de dirección de tiro y fiarse de la puntería visual. Entre otros pequeños defectos observados entonces, cabe mencionar la formación de hielo en los visores, que se intenta suprimir con una circulación forzada de aire caliente.

Pese a todas estas dificulta las severas condiciones de del *Rapier*, hay que recon gran eficacia, ya que este sis arma derribó 9 o quizá 13 a enemigos.

Después de sér lle [illegible] s a las baterías dispararon dura gunos días en dirección al hasta el límite de su alcance co, a menudo con cierto ángu depresión desde las crestas montañas, por encima de las atrincheradas en las laderas.

A raíz del ataque argentino los LST *Sir Tristram* y *Sir Gala* debido a la ausencia de cob aérea durante las operacione desembarco, se dijo que la pues batería del *Rapier* era dema lenta. Esta acusación está de vista de fundamento. Segu representantes de British Aer ce, la ausencia de reacción de *Rapier* durante el ataque no debida al hecho de que se requir más de 15 minutos para poner batería, sino al que se utiliza solo helicóptero para lleva tierra, y que el ataque tuviera precisamente durante el tra de las baterías. Si los arge hubieran atacado de nuevo al de poco tiempo, las pérdi brían sido aún más cuantiosa la ausencia de cobertura a prolongó durante casi una único helicóptero todavía ble estaba ocupado en reco supervivientes de los dos incendiados.

El conflicto de las islas Malvinas

3ª parte: operaciones navales

por Mark Hewish, Londres

Las operaciones navales llevadas a cabo durante el conflicto de las islas Malvinas se iniciaron el 1° de abril pasado a las 21 horas. Unos sesenta infantes de Marina argentinos, transportados sin duda por el submarino Santa Fe, *desembarcaron en la isla Soledad utilizando para ello botes neumáticos. Así comenzó la operación* Rosario, *mediante la cual los argentinos se adueñaron de todo el archipiélago. Esa tropa atacó a los infantes de Marina británicos en el cuartel de Moody Brook y el palacio del gobierno; los británicos se rindieron el 2 de abril a las 8,30. A la misma hora, estaban dirigiéndose hacia la costa cierto número de vehículos anfibios procedentes del LST* Cabo San Antonio. *La fuerza principal desembarcó más tarde del mismo buque en la bahía de York; se componía de 600 infantes de Marina y 279 soldados del Ejército y la Aviación, con sus materiales y vehículos. Los destructores lanzamisiles Tipo 42* Santísima Trinidad *y* Hércules, *las fragatas* Drummond *y* Granville, *así como el buque rompehielos* Almirante Irízar, *se mantuvieron fuera de Port Stanley durante la acción.*

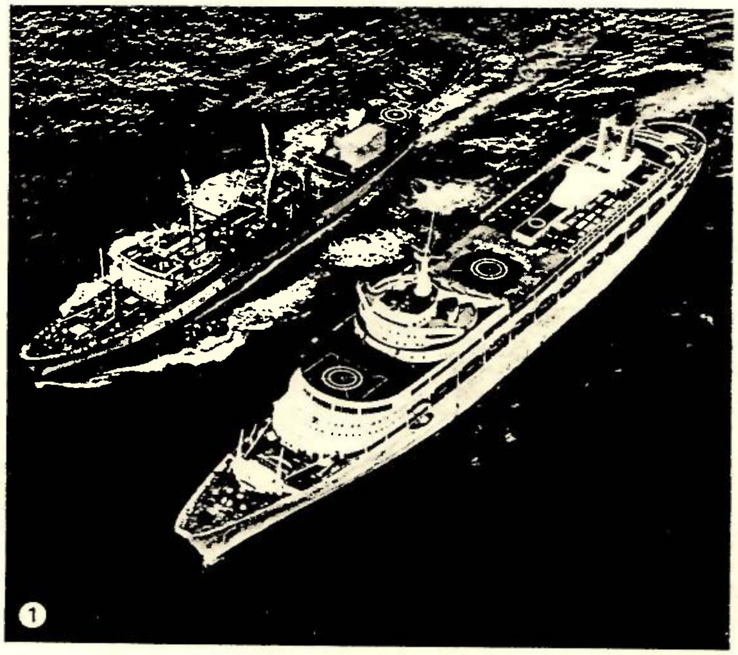
El 3 de abril, un helicóptero Puma *procedente de la fragata argentina* Guerrico *transportó a un grupo de infantes de Marina hasta la isla de Georgia del Sur. Durante su segundo viaje, el aparato fue atacado por los infantes de Marina de la guarnición británica de la isla, que causaron también ciertos daños a la fragata con un proyectil anticarro* Carl Gustav. *Los británicos se rindieron tras un combate que duró unas dos horas (extracto de un artículo publicado por la revista* Proceedings *[junio de 1982, pág. 120], del US Naval Institute).*

Sin embargo, los británicos habían comenzado a reaccionar ante la tensión originada inmediatamente antes de la operación *Rosario*. El 1° de abril, zarpó de Gibraltar el submarino nuclear de ataque *Spartan* y se cree que el buque de apoyo logístico *Fort Austin*, que transportaba varias unidades del SAS (Special Air Service) y del SBS (Special Boat Squadron), partió el mismo día rumbo al Atlántico Sur. El ministerio de Defensa británico formó a toda prisa la fuerza especial destinada a llevar a cabo la operación *Corporate* —reconquista de las islas Malvinas y Georgia del Sur. La mayor parte de las unidades asignadas a esa fuerza zarparon el 5 de abril.

La Fuerza Operacional 317

El centro de esta fuerza operacional estaba constituido por dos portaaeronaves, el buque insignia *Hermes* y el *Invincible*. El *Hermes* desplaza unas 25.000 tm. y posee una pista de vuelo de 220 m. de longitud, con un extremo en forma de trampolín (ángulo, 12°). El desplazamiento del *Invincible* es algo inferior a 20.000 tm. Su cubierta de vuelo mide 150 m. de longitud y su extremo en forma de trampolín está inclinado según un ángulo de 7°. Para las operaciones normales de tiempo de paz, cada uno de esos navíos lleva cinco aparatos V/STOL *Sea Harrier* FRS.1 encargados de la intercepción aérea, operaciones antibuque y misiones de reconocimiento, así como diez helicópteros de lucha ASM *Sea King*. Antes de zarpar de Portsmouth con el resto de la Fuerza Operacional 317, fueron embarcados en el *Hermes* 12 *Sea Harrier* y 15 helicópteros. Todos los *Sea Harrier* pertenecían a la 800ª escuadrilla de las fuerzas aeronavales, que fue movilizada en 24 horas y cuya dotación pasó al mismo tiempo de 5 a 12 aparatos, mientras que los efectivos de las tripulaciones y el personal de pista fueron incrementados de 100 a 160 hombres. El *Hermes* posee bodegas de gran capacidad y un amplio hangar, por lo que fue escogido también como base operacional de los aparatos de ataque aire-suelo *Harrier* GR.3 de la Aviación hasta que éstos pudieran ser desembarcados en las islas Malvinas. Así pues, durante el conflicto, la agrupación aérea embarcada en el *Hermes* comprendió a veces más de 20 *Harrier* — FRS.1 y GR 3 —, además de los 15 helicópteros.

Los seis primeros *Harrier* GR.3 asignados al *Hermes* efectuaron directamente el trayecto de Gran Bretaña a la isla de La Ascensión (6.850 km.), siendo aprovisionados de combustible durante el vuelo por aparatos *Victor* K.2 de la Aviación. A continuación, despegaron del aeródromo de Wideawake (La Ascensión) y se posaron en la cubierta del buque portacontenedores *Atlantic Conveyor*, anclado cerca de allí. Ocho *Sea Harrier* llevaron a cabo la misma operación. Así pues, el *Atlantic Conveyor* llevó 14 aparatos V/STOL al Atlántico Sur. Durante el viaje, un *Sea Harrier* fue mantenido en estado de alerta para prevenir cualquier ataque aéreo contra el improvisado portaaeronaves. Al llegar a la latitud de las Malvinas (52° Sur), los *Harrier* y *Sea Harrier* fueron transferidos al *Hermes* y al *Invincible* (hasta el 24 de mayo, en que fue alcanzado por un misil *Exocet*, ese buque mercante siguió siendo utilizado ocasionalmente para transportar aeronaves). Los seis GR.3 y algunos *Sea Harrier* fueron asignados al *Hermes*, mientras que los demás FRS.1 fueron a reforzar la 801ª escuadrilla a bordo del *Invincible*. El *Hermes* recibió otros cuatro GR.3 llegados directamente de Gran Bretaña después de hacer escala en La Ascensión (distancia, más de 13.000 km.).



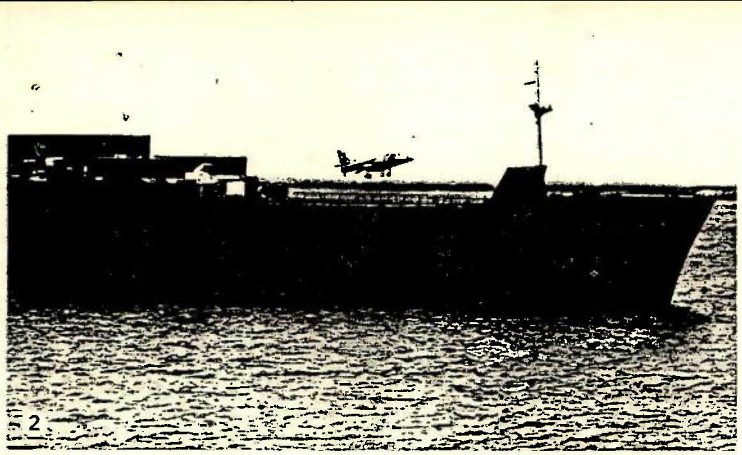
1 — *Esta fotografía representa el buque* Canberra, *requisado por el ministerio de Defensa británico, navegando por el Atlántico Sur junto a un petrolero de la Royal Fleet Auxiliary. Al igual que el* Canberra, *numerosos buques mercantes, fletados o requisados para el apoyo logístico de la fuerza operacional, fueron provistos de manera provisional de dispositivos para el aprovisionamiento en el mar, materiales de telecomunicaciones por satélites e instalaciones para la utilización de helicópteros.*

Al sur de La Ascensión, la fuerza de aparatos V/STOL efectuó más de 2.000 salidas, 1.650 de ellas dentro de la zona de exclusión total definida alrededor de las islas Malvinas. Los *Sea Harrier* asignados al *Hermes* llevaron a cabo 869 misiones, lanzando 42 bombas de 450 kg., 21 bombas de racimo BL755, 14 misiles AIM-9L *Sidewinder* y disparando 27.000 cartuchos con sus cañones bitubo *Aden*. Los GR.3 embarcados en el mismo navío efectuaron 60 salidas y lanzaron 150 bombas de 450 kg. (algunas de ellas eran del modelo de guía lasérica *Paveway II*), así como 25 bombas de racimo BL755. Esos aparatos operaron también desde una pista provisional construida en San Carlos. Después del alto el fuego, otros cuatro GR.3 llegaron a bordo del buque mercante *Contender Bezant*.

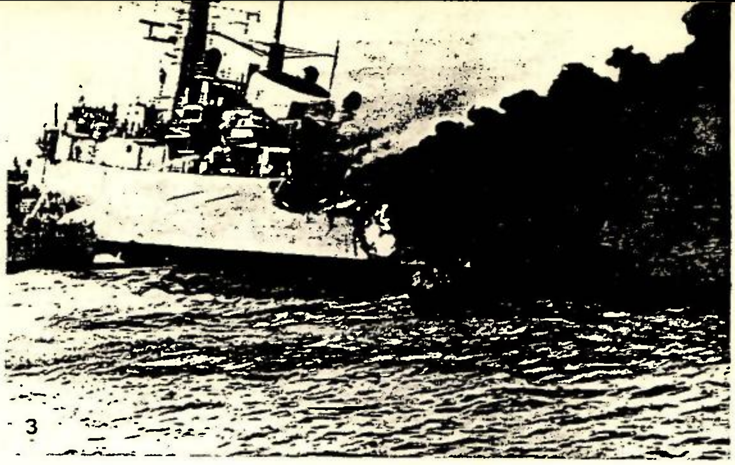
Visibilidad horizontal: 50 metros

En el Atlántico Sur, las cubiertas de vuelo de los portaaeronaves estaban sometidas a veces a movimientos verticales de 9 m. de amplitud, mientras que proseguían las misiones de vuelo con un techo de nubes de 100 pies de altitud. La visibilidad horizontal solía ser de aproximadamente 1 km. y era a menudo bastante inferior. Un *Harrier* se posó un día en la pista del *Hermes* con una visibilidad horizontal de 50 m. Aunque se lanzaban bengalas tras el navío para facilitar la aproximación de los aparatos, el éxito de las operaciones aéreas fue debido principalmente a la capacidad del *Sea Harrier* para valerse de sus propios medios de aproximación, en particular el radar *Blue Fox*, y mantener una velocidad de vuelo de algunas decenas de nudos. A bordo del *Hermes*, el mantenimiento de los *Harrier* y *Sea Harrier* (más de 20 aparatos) fue efectuado por 140 marineros y suboficiales de la Marina, asistidos por unos 20 suboficiales de la Aviación. Esos hombres trabajaron 85 horas por semana y, cada día, mantuvieron 12 de los 14 *Sea Harrier* en estado de vuelo.

La agrupación táctica centrada en el *Hermes* zarpó de La Ascensión el 18 de abril y llegó a la zona de exclusión total el 1° de mayo. La agrupación anfibia (y varios buques de refuerzo) estaba dispersada en una larga hilera de naves que se extendía en realidad hasta Gran Bretaña. La decisión de no emplear el *Hermes* como buque de asalto anfibio sino como simple portaaeronaves, condujo a requisar el buque *Canberra*, que sirvió de LPH para transportar gran parte de la 3ª brigada de comandos. El *Queen Elizabeth II* fue utilizado asimismo para transportar la 5ª brigada de infantería.



2



3

2—El buque portacontenedores Atlantic Conveyor *transportó vehículos terrestres, materiales para ingenieros, helicópteros* Wessex *y* Chinook, *y diversos aprovisionamientos. Además, llevó de La Ascensión a las islas Malvinas seis* Harrier *de la Aviación y ocho* Sea Harrier *de las fuerzas aeronavales (RN Fleet Air Arm). Cuando llegó a la zona de las Malvinas, los aparatos V/STOL fueron transferidos a bordo del* Hermes *y del* Invincible, *pero el* Atlantic Conveyor *siguió siendo utilizado como portaaeronaves ocasional hasta el 24 de mayo, en que fue destruido por un misil* Exocet.

3—Fragata Tipo 21 incendiada a raíz de un ataque aéreo llevado a cabo mientras estaba anclada en la bahía de San Carlos.

Apoyo logístico

El mantenimiento de una línea de aprovisionamiento de una longitud superior a 13.000 km. (lo que representa 21 días de navegación) planteó problemas logísticos considerables. Además de sus buques de guerra, la fuerza operacional utilizó otras 54 naves (desplazamiento total, 673.000 tm.) pertenecientes a 33 compañías, fletadas o requisadas por la Marina (véase el cuadro). Diecinueve de estos buques, designados STUFT (Shipping Taken-Up From Trade), fueron provistos en pocos días de plataformas para helicópteros; además, casi todos ellos fueron transformados de manera a poder servir para misiones de aprovisionamiento en el mar. Transportó en total a 9.000 hombres, más de 100.000 tm. de mercancías y 95 aparatos. Desde Devonport y Portsmouth, la Marina británica envió más de 30.000 tm. de víveres, municiones y diversos aprovisionamientos. La fuerza operacional fue equipada en tres días para la guerra; posteriormente, la disponibilidad de los principales aprovisionamientos fue superior al 80%. Los 16 petroleros fletados o requisados transportaron cada mes hacia la fuerza operacional 180.000 m³. de combustible, lo que representa un mínimo de 420.000 m³. embarcados continuamente. El 14 de junio, la fuerza operacional comprendía 26 buques de guerra, 15 naves auxiliares, 42 mercantes, 52 aviones y 136 helicópteros, todos ellos en acción o patrullando por el mar.

Acciones navales

Los buques de superficie argentinos y británicos jamás lucharon directamente unos contra otros durante el conflicto de la islas Malvinas. La primera acción importante en la que participaron fuerzas navales de superficie británicas tuvo lugar el 25 de abril: los helicópteros *Wasp* asignados al patrullero antártico *Endurance*, que operaban junto con un *Wessex* procedente del destructor *Antrim*, causaron graves daños en el submarino *Santa Fe* con misiles AS.12 y cargas antisubmarinas. La tripulación del sumergible lo hizo encallar en el puerto de Grytviken (Georgia del Sur) y se rindió. El día siguiente, la guarnición argentina de la isla se rindió igualmente, después de ser sometida a un bombardeo naval. Las misiones navales de apoyo de fuego desempeñaron un importante papel durante todo el conflicto; los cañones Mk6 de 114,3 mm. dispararon 4.000 proyectiles y los Mk8, de igual calibre, un número casi igual. Parece ser incluso que un avión argentino fue derribado por el fuego del cañón Mk8 de la fragata Tipo 21 *Avenger*.

El 2 de mayo, el crucero argentino *General Belgrano* fue atacado por el submarino nuclear *Conqueror*; éste lanzó dos torpedos Mk8, uno de los cuales alcanzó la parte de la estrave y el otro la parte central del crucero. El submarino estaba armado igualmente con torpedos del modelo más moderno *Tigerfish* Mk24, pero se cree que el comandante escogió el Mk8 por considerarlo más apropiado para atacar desde pequeña distancia un buque de superficie fuertemente acorazado. Marconi Space and Defence Systems, constructor del *Tigerfish*, ha desmentido los rumores de que al menos una munición de ese tipo hubiera sido disparada antes del Mk8 contra el *General Belgrano* y hubiera errado el blanco.

Según fuentes navales británicas de información, cuando el *General Belgrano* fue torpedeado, formaba parte de una agrupación naval de tres elementos principales, que se disponía a atacar el *Hermes* y el *Invincible*. El crucero, escoltado por los destructores *Hipólito Bouchard* y *Piedra Buena*, constituía el elemento meridional de esa fuerza. En el centro se encontraban tres corbetas, armadas igualmente con misiles *Exocet*. El elemento septentrional de la agrupación comprendía el portaaviones *Veinticinco de Mayo*, así como los destructores *Santísima Trinidad* y *Hércules*. Debido al mal tiempo, que habría impedido el despegue de los aviones embarcados, los elementos central y septentrional regresaron a Argentina. El *General Belgrano* prosiguió su ruta hasta el momento de ser torpedeado, mientras se encontraba aún fuera de la zona de exclusión total, seis horas antes de la prevista para atacar a la fuerza operacional británica. El crucero dio de banda y se hundió poco tiempo después.

Después de este combate y hasta el final del conflicto, los grandes buques de guerra argentinos dejaron de alejarse de la costa sudamericana. Al menos tres submarinos nucleares de ataque (SSN) de la Marina británica patrullaron por el Atlántico Sur durante las hostilidades, al igual que el submarino clásico *Onyx* de la clase *Oberon*, que llevó a tierra a varios destacamentos de reconocimiento y comandos. Los SSN recorrieron más de 160.000 km. durante el conflicto, sin ninguna asistencia exterior. Uno de ellos llevó a cabo la misión de patrulla de mayor duración jamás encargada a un submarino de la Marina británica, ya que se mantuvo en inmersión durante más de 90 días.

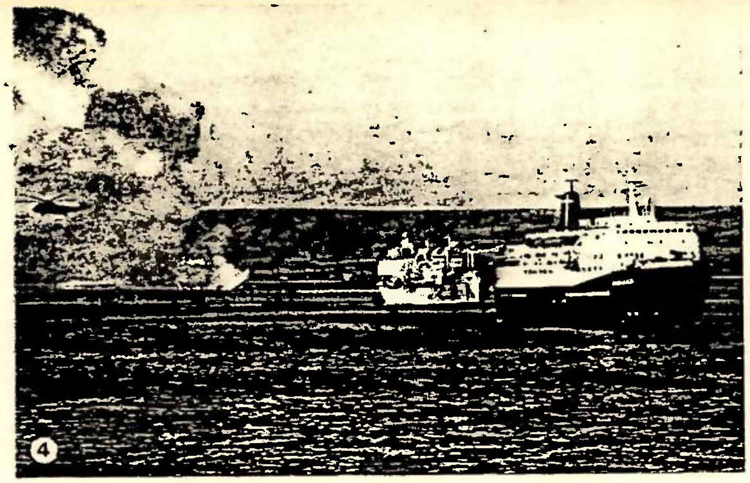
No se conocen detalles de las acciones llevadas a cabo por los otros tres submarinos clásicos de la

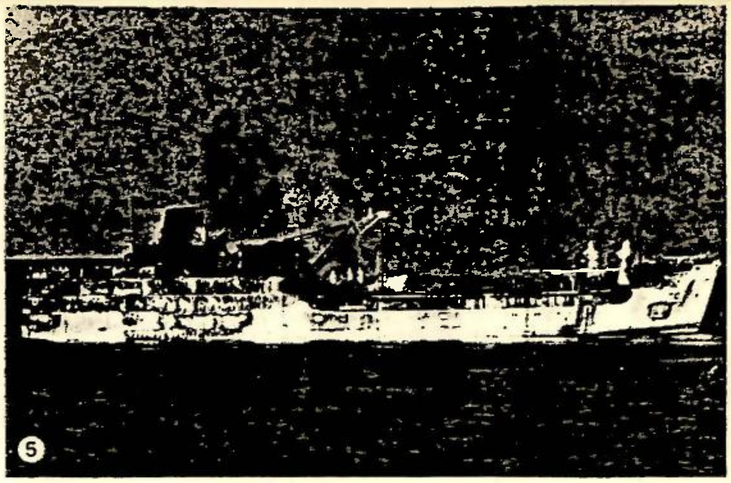
Lista de los buques británicos de superficie que participaron en las operaciones de las islas Malvinas (hastas finales de agosto de 1982)

Buques de guerra
Active (fragata Tipo 21)
Alacrity (fragata Tipo 21)
Amazon (fragata Tipo 21)
Ambuscade (fragata Tipo 21)
Andromeda (fragata de la clase *Leander*)
Antelope (fragata Tipo 21)
Antrim (destructor de la clase *County*)
Apollo (fragata de la clase *Leander*)
Ardent (fragata Tipo 21)
Arethusa (fragata de la clase *Leander*)
Argonaut (fragata de la clase *Leander*)
Ariadne (fragata de la clase *Leander*)
Arrow (fragata Tipo 21)
Avenger (fragata Tipo 21)
Bacchante (fragata de la clase *Leander*)
Battleaxe (fragata Tipo 22)
Birmingham (destructor Tipo 42)
Brazen (fragata Tipo 22)
Bristol (crucero Tipo 82)
Broadsword (fragata Tipo 22)
Brilliant (fragata Tipo 22)
Cardiff (destructor Tipo 42).
Coventry (destructor Tipo 42)
Danae (fragata de la clase *Leander*)
Diomede (fragata de la clase *Leander*)
Exeter (destructor Tipo 42)
Fearless (transporte de asalto LPD)
Glamorgan (destructor de la clase *County*)
Glasgow (destructor Tipo 42)
Hermes (portaaeronaves)
Intrepid (transporte de asalto LPD)
Invincible (portaaeronaves)
Illustrious (portaaeronaves)
Liverpool (destructor Tipo 42)
Minerva (fragata de la clase *Leander*)
Penelope (fragata de la clase *Leander*)
Plymouth (fragata Tipo 12)
Sheffield (destructor Tipo 42)
Southampton (destructor Tipo 42)
Yarmouth (fragata Tipo 12)
Varios submarinos

Buques auxiliares
Appleleaf (petrolero)
Bayleaf (petrolero)
Blue Rover (petrolero)
Brambleleaf (petrolero)
Endurance (patrullero antártico)
Engadine (portahelicópteros)
Fort Austin (buque de apoyo logístico)
Fort Grange (buque de apoyo logístico)
Goosander (buque auxiliar)
Olmeda (petrolero)
Olna (petrolero)
Olwen (petrolero)
Pearleaf (petrolero)
Plumleaf (petrolero)
Regent (buque de apoyo logístico)
Resource (buque de apoyo logístico)
Sir Bedivere (transporte de asalto)
Sir Galahad (transporte de asalto LST)
Sir Geraint (transporte de asalto LST)
Sir Lancelot (transporte de asalto LST)
Sir Percivale (transporte de asalto LST)
Sir Tristram (transporte de asalto LST)
Stromness (transporte de repuestos)
Tidepool (petrolero)
Tidespring (petrolero)
Typhoon (remolcador oceánico)

Otros buques de la Marina británica
Brecon (detectaminas)
Dumbarton Castle (patrullero)
OPV Hecate (buque hidrográfico)
Hecla (buque hidrográfico)
Herald (buque hidrográfico)
Hydra (buque hidrográfico)
Ledbury (detectaminas)
Leeds Castle (patrullero OPV Mk2)


④


⑤

Marina argentina. El ministerio de Defensa cree que dos de ellos operaron contra la fuerza operacional británica, cuyas unidades siguieron diversas pistas falsas. El comandante de la fragata *Arrow* informó que el buque había sido atacado quizá con torpedos mientras estaba prestando ayuda a la tripulación del *Sheffield*, alcanzado por un misil *Exocet*. Es posible también que hubieran sido lanzados torpedos contra el *Hermes*. Por otra parte, varios helicópteros y buques de superficie de la Marina británica lanzaron igualmente algunos torpedos, en particular el nuevo modelo *Sting Ray* puesto precipitadamente en servicio al principio del conflicto.

Bautismo de fuego del Sea Skua

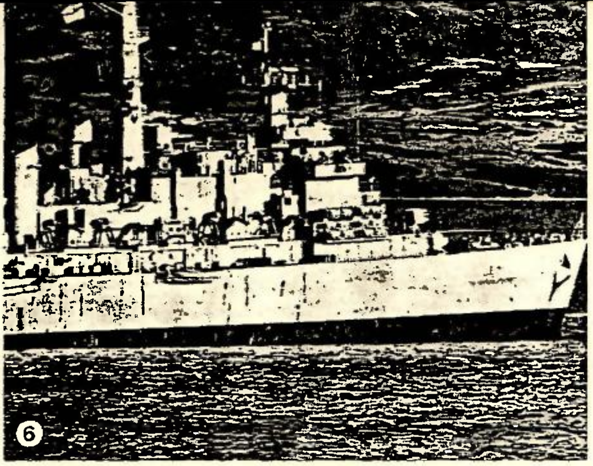
Aunque los grandes buques de guerra argentinos se alejaron de la zona de combate, algunas naves de pequeñas dimensiones y varios buques de aprovisionamiento siguieron operando dentro de la zona de exclusión total. Durante la noche del 2 de mayo, pocas horas después de ser torpedeado el *General Belgrano*, las tripulaciones de los helicópteros *Lynx* asignados a los destructores Tipo 42 *Glasgow* y *Coventry* recibieron la orden de buscar dos corbetas argentinas Tipo A69, porque se suponía que estaban operando en esa zona. Poco tiempo antes de tener que regresar a bordo, el *Lynx* del *Coventry* localizó lo que parecía ser un buque pesquero. Un *Sea King*, enviado desde el *Invincible* para identificarlo, fue atacado con fuego de cañón. El 3 de mayo a las 3 de la madrugada, el *Lynx* del *Coventry* despegó de nuevo para atacar el buque no identificado. El helicóptero lanzó una ráfaga de dos misiles *Sea Skua*, que alcanzaron su objetivo. Después del impacto del segundo de ellos, el buque, identificado posteriormente y que resultó ser el *Comodoro Somellera*, estalló produciendo un destello visible a 40 km. de distancia. Se cree que transportaba minas.

El *Lynx* asignado al *Glasgow*, retrasado por una avería de radio, fue enviado en busca de supervivientes. Mientras que el aparato se encontraba a 100 km. de distancia del buque, con mar gruesa y en presencia de ráfagas de viento de hasta 45 nudos, su radar *Seaspray* detectó un blanco situado a 24 km. Los tripulantes creyeron que se trataba del buque atacado anteriormente. Al acercarse a unos 8 ó 10 km., oyeron un ruido que atribuyeron al desprendimiento de bloques de hielo de la cola del helicóptero. En realidad, se trataba de la explosión de granadas de 40 mm. cerca del aparato. El *Lynx* se retiró precipitadamente hasta unos 15 km., descendió de 3.000 a 300 pies de altitud y lanzó dos misiles *Sea Skua* con un intervalo de 7 seg. Aunque ambos misiles estaban cubiertos de hielo antes del lanzamiento y fueron disparados desde una distancia equivalente al límite de su alcance, dieron en el blanco; éste era el *Alférez Sobral*, unidad de la misma clase que el *Comodoro Somellera*. La visibilidad era entonces algo mejor y la tripulación del *Lynx* pudo ver cómo los dos misiles alcanzaban el buque, destruyendo el puente y parte de las superestructuras. Murieron el capitán y siete tripulantes, pero el buque pudo regresar penosamente a la costa argentina.

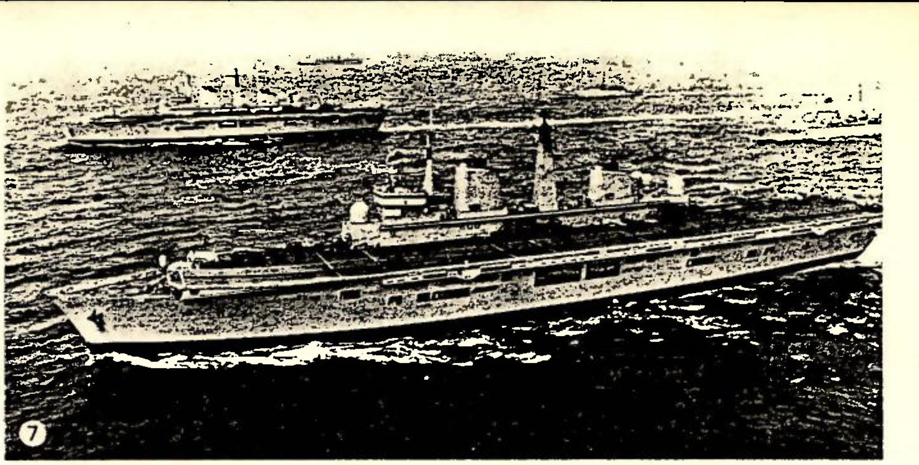
Buques requisados o fletados por la Marina británica

Lista de buques pertenecientes a sociedades comerciales, requisados o fletados hasta el 8 de junio de 1982 para el apoyo a la fuerza operacional en el Atlántico Sur. *Nota:* no están incluidos los buques *Fawly, G. A. Walker, Finnanger, Ivy, Fern, Cortina, Luminetta, Orionman, Corona,* y *Vinga Polaris*, por haber sido fletados anteriormente por el ministerio de Defensa británico, no haber sido enviados al Atlántico Sur o haber sido devueltos a sus dueños.

Nombres	**Requisado (R) o fletado (F)**	**Armador**	**Tipo**	**Desplazamiento bruto oficial (tm.)**
Canberra	R	P&O	paquebote	44.807
Elk	R	P&O	buque de carga con rampa	5.463
British Tamar	F	BP	petrolero	15.642
British Esk	F	BP	petrolero	15.642
British Tay	F	BP	petrolero	15.650
British Test	F	BP	petrolero	15.653
British Dart	F	BP	petrolero	15.650
British Trent	F	BP	petrolero	15.649
British Wye	F	BP	petrolero	15.649
British Avon	F	BP	petrolero	15.540
Eburna	F	Shell	petrolero	19.763
Fort Toronto	F	Canadian Pacific	transporte de agua dulce	19.982
Uganda	R	P&O	paquebote	16.907
Salvageman	R	United Towing Co.	remolcador	1.598
Irishman	R	United Towing Co.	remolcador	686
Yorkshireman	R	United Towing Co.	remolcador	686
Northella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.238
Famella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.207
Junella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.615
Cordella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.238
Stena Seaspread	R	Stena UK	buque de apoyo a instalaciones petrolíferas	6.061
Atlantic Conveyor	F	Cunard	buque de carga con rampa	14.946
Pict	R	Brit. United Trawlers	buque de pesca	1.478
Norland	R	P&O	buque de carga con rampa	12.988
Europic Ferry	R	Townsend Thoresen	buque de carga con rampa	4.190
Anco Charger	F	Ocean Transpt & Trading/ P&O	petrolero	15.974
Lycaon	F	China Steam Navigation	buque de carga	11.804
Iris	R	British Telecom	cablero	3.873
Saxonia	F	Cunard	buque de carga	8.547
Alvega	F	Silver Line	petrolero	5,737
Baltic Ferry	R	Stena Cargo	buque de carga con rampa	6.455
Nordic Ferry	R	Stena Cargo	buque de carga con rampa	6.455
Wimpy Seahorse	R	Wimpy Marine	remolcador	1.599
Queen Elizabeth II	R	Cunard	paquebote	67.140
Atlantic Causeway	R	Cunard	portacontenedores	14.946
Balder London	F	Lloyds	petrolero	33.751
Scottish Eagle	F	Kingline	petrolero	14.946
St Edmund	R	Sealink	petrolero	8.987
Geest Port	F	Geestline	buque de carga	7.730
Contender Bezant	F	Sea Containers Ltd.	buque de carga	11.445
Tor Caledonia	R	Whitwill & Co. Ltd.	buque de carga con rampa	10.000
British Enterprise III	R	British United Enterprise	buque de apoyo	15.000
St Helena	F	Curnow Shipping	buque mixto	3.150
Rangatira	F	Union Steamship Co.	paquebote	9.387
Stena Inspector	F	Stena Co.	buque taller	9.000
Laertes	R	China Steam Nav. Co.	buque de carga	11.800
Astronomer	R	Charente Steamship Co.	buque de carga	27.867
Avalona Star	R	Blue Star	buque de carga	9.784



6



7

4—Hundimiento del Ardent *en la bahía de San Carlos. Cabe observar que los numerosos buques anclados en ese lugar estaban situados muy cerca unos de otros.*

5—El buque de asalto anfibio Sir Galahad, *incendiado a raíz del ataque llevado a cabo por varios aparatos A-4 de la Aviación argentina, fue remolcado fuera de Bluff Cove antes de que se hundiera.*

6 — El buque de asalto Fearless *en la bahía de San Carlos. Entre los mástiles se distingue claramente la silueta de un* Mirage *argentino, pese a su pintura de enmascaramiento.*

7 —Reciente fotografía del Illustrious *(fácilmente reconocible por sus sistemas* Phalanx *montados a estribor en la parte de proa y la de popa) en el momento de reemplazar el* Invincible *(visible en último término) a la cabeza de la agrupación operacional. La llegada del* Illustrious *a la zona de las islas Malvinas permitió al* Invincible *y al* Bristol *(situados exactamente detrás de los dos portaaeronaves) regresar a Gran Bretaña después de haber pasado más de cinco meses en el mar.*

El Exocet

El 4 de mayo, un aparato *Super Etendard* de las fuerzas aeronavales argentinas lanzó un misil AM.39 *Exocet* contra el destructor Tipo 42 *Sheffield*. Aunque la carga explosiva del arma no estalló, los incendios provocados en el buque causaron la muerte de 20 tripulantes y pusieron la nave fuera de combate. El *Sheffield* se hundió al cabo de seis días, mientras estaba siendo remolcado.

El 9 de mayo, un *Sea Harrier* atacó el buque de pesca transformado *Narval*, utilizado por los argentinos para misiones de vigilancia. La nave fue capturada, pero se hundió el día siguiente. El 11 de mayo, un buque argentino no identificado — p[illegible] tratarse del transporte *Isla de los Estados*, de 2.600 tm., cargado de combustible y municiones — estalló, alcanzado por el fuego de la fragata *Alacrity*. El día siguiente, el *Glasgow* fue alcanzado por una bomba de avión que no estalló; un *Sea Harrier* atacó y causó ciertos daños en el patrullero costero Z-28 *Islas Malvinas*, de 80 tm., dependiente de la Prefectura Naval argentina. Por último, el 16 de mayo, un *Sea Harrier* atacó en Fox Bay el buque de transporte de 5.000 tm. *Bahía Buen Suceso* y otro avión del mismo tipo disparó en Port King contra una nave desconocida, identificada posteriormente por el ministerio de Defensa británico: se trataba del *Río Carcarania*. Ambos buques fueron puestos fuera de combate.

Desembarcos en San Carlos

21 de mayo, la agrupación anfibia estableció una cabeza de puente en San Carlos. Desde 1967, el ministerio de Defensa británico había dejado de considerar la posibilidad de hacer desembarcar fuerzas de la importancia de una brigada frente a una oposición organizada. Sin embargo, en San Carlos se trataba de poner en tierra a dos brigadas sin poseer la superioridad aérea. Las fuerzas aéreas argentinas concentraron sus ataques contra las unidades de escolta en lugar de hacerlo contra los buques de asalto anfibio. El resultado fue que las fuerzas de desembarco sufrieron muy pocas pérdidas, contrariamente a los buques de escolta. El destructor *Antrim* y las fragatas *Ardent*, *Argonaut*, *Brilliant* y *Broadsword*, fueron alcanzados por bombas o cohetes. La fragata Tipo 21 *Ardent* se hundió y las otras naves sufrieron diversos daños. La *Argonaut* quedó inmovilizada y tuvo que ser remolcada hasta la bahía de San Carlos.

El 23 de mayo, una bomba alcanzó la fragata Tipo 21 *Antelope* sin estallar. La explosión se produjo mientras un grupo de artificieros intentaban retirar la espoleta de la bomba, y la fragata se hundió. No obstante, antes de hundirse la *Antelope* y la *Ardent*, los helicópteros *Lynx* asignados a estos dos buques atacaron un mercante argentino de 13.000 tm., utilizado para llevar aprovisionamientos a la guarnición de las islas Malvinas. La nave, atacada también por aparatos *Sea Harrier*, fue alcanzada por un misil *Sea Skua* lanzado por el helicóptero de la *Ardent*, y luego por otros dos *Sea Skua* disparados por el *Lynx* de la *Antelope*, cuyos tripulantes informaron que el objetivo daba de banda y se había incendiado. El mercante desapareció al cabo de poco tiempo. Por consiguiente, parece ser que los siete *Sea Skua* utilizados durante el combate dieron en el blanco. Por otra parte, se cree que el *Lynx* del buque *Penelope* obtuvo otro tiro certero contra un objetivo que resultó ser un buque alcanzado anteriormente y que navegaba a la deriva.

El 24 de mayo, los buques de transporte de asalto *Sir Galahad* y *Sir Lancelot* fueron alcanzados por bombas que no estallaron. Sin embargo, el día siguiente, la fuerza operacional sufrió un grave revés: el destructor Tipo 42 *Coventry*, atacado repetidas veces por aviones argentinos, fue alcanzado por varias bombas y se hundió, y el buque portacontenedores *Atlantic Conveyor* fue alcanzado al menos por un misil AM.39 *Exocet* lanzado por un *Super Etendard*. Según algunos miembros de la tripulación, el buque fue alcanzado también por otro misil, que penetró en el boquete abierto por el primero. En este caso, la carga de uno de los dos misiles no habría estallado. De todos modos, el *Atlantic Conveyor* se incendió y quedó totalmente destruido, hundiéndose al cabo de cuatro días. Se perdió gran cantidad de materiales, en particular los ocho helicópteros *Wessex* de la 848ª escuadrilla, tres *Chinook* de los cuatro que transportaba, tiendas de campaña, máquinas destinadas a construir pistas de aterrizaje, vehículos, aparatos de radio y marcadores laséricos de objetivos.

La fragata Tipo 22 *Broadsword* sufrió también ciertos daños el 25 de mayo. El día 30, aparatos *Skyhawk* de la Aviación argentina y *Super Etendard* de las fuerzas aeronavales atacaron la agrupación centrada en el *Invincible*. Lanzaron al menos un misil AM.39 *Exocet*, pero los señuelos permitieron desviar su trayectoria. El mismo día, el petrolero *British Wye* fue bombardeado sin éxito por un C-130 argentino. El 8 de junio, la fuerza operacional británica sufrió las mayores pérdidas infligidas durante una sola operación: los buques de transporte de asalto *Sir Tristram* y *Sir Galahad*, que estaban desembarcando tropas y materiales en Bluff Cove, fueron atacados por aparatos A-4 de la Aviación argentina. Ambos resultaron alcanzados, al igual que la fragata *Plymouth*, y hubo más de cincuenta muertos. Debido a la pérdida de la mayor parte de los *Chinook* transportados por el *Atlantic Conveyor*, el material tuvo que ser desembarcado en Bluff Cove con la balsa motora *Mexelflote*. Esta operación duró mucho tiempo, durante el cual las cuatro baterías disponibles de misiles superficie-aire *Rapier* tuvieron que defender los cuarteles generales de brigada, por lo que no pudieron ser utilizadas para proteger a las fuerzas de desembarco.

El 12 de junio, el destructor *Glamorgan* fue alcanzado por un misil MM.38 *Exocet* lanzado por una batería costera instalada en un remolque. El buque estaba alejándose de la zona de combate, después de haber bombardeado a las fuerzas terrestres argentinas para apoyar la progresión del 45° Commando. El oficial encargado de la navegación descubrió el misil en aproximación e intentó presentar el buque por la parte de popa. Hubo trece muertos, pero el *Glamorgan* siguió siendo operacional.

Propulsión de los buques

El conflicto de las islas Malvinas fue el primero en el que participaron numerosas unidades propulsadas por turbinas de gas de Rolls-Royce. Este fue el caso de quince grandes buques de guerra de la Marina británica, en particular el portaaeronaves *Invincible*; el constructor subraya que la eficacia de ese modo de propulsión quedó patente en aquella ocasión. Ningún motor tuvo que ser cambiado durante las hostilidades. Cuando se inició la operación *Corporate*, la mayor parte de los buques que debían participar en ella se encontraban en puertos de la metrópoli. Las turbinas *Olympus* del *Invincible* iban a ser revisadas. Rolls-Royce prolongó inmediatamente 500 horas la vida útil de esas turbinas sin efectuar su revisión total, y estableció un proceso parcial de mantenimiento, de manera a poder proporcionar a cualquier motor una vida útil potencial de 2.000 horas en menos de 35 días. ✦✦

Cb. OB: Org-log-Hacer conocer Pl j Of
REVISTA INTERNACIONAL DE DEFENSA 10/82

El conflicto de las islas Malvinas

3ª parte: operaciones navales

por Mark Hewish, Londres

Las operaciones navales llevadas a cabo durante el conflicto de las islas Malvinas se iniciaron el 1° de abril pasado a las 21 horas. Unos setenta infantes de Marina argentinos, transportados sin duda por el submarino Santa Fe, *desembarcaron en la isla Soledad utilizando para ello botes neumáticos. Así comenzó la operación* Rosario, *mediante la cual los argentinos se adueñaron de todo el archipiélago. Esa tropa atacó a los infantes de Marina británicos en el cuartel de Moody Brook y el palacio del gobierno; los británicos se rindieron el 2 de abril a las 8,30. A la misma hora, estaban dirigiéndose hacia la costa cierto número de vehículos anfibios procedentes del LST* Cabo San Antonio. *La fuerza principal desembarcó más tarde del mismo buque en la bahía de York; se componía de 600 infantes de Marina y 279 soldados del Ejército y la Aviación, con sus materiales y vehículos. Los destructores lanzamisiles Tipo 42* Santísima Trinidad *y* Hércul[illegible]*as fragatas* Drummond *y* Gran[illegible] *así como el buque rompehielos* Almirante Irízar, *se mantuvieron fuera de Port Stanley durante la acción.*

El 3 de abril, un helicóptero Puma *procedente de la fragata argentina* Guerrico *transportó a un grupo de infantes de Marina hasta la isla de Georgia del Sur. Durante su segundo viaje, el aparato fue atacado por los infantes de Marina de la guarnición británica de la isla, que causaron también ciertos daños a la fragata con un proyectil anticarro* Carl Gustav. *Los británicos se rindieron tras un combate que duró unas dos horas (extracto de un artículo publicado por la revista* Proceedings *[junio de 1982, pág. 120], del US Naval Institute).*

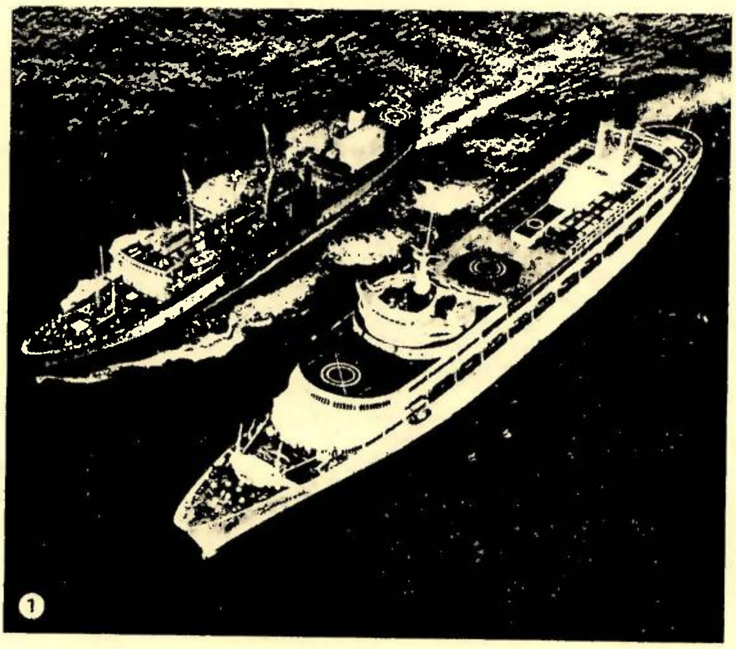
Sin embargo, los británicos habían comenzado a reaccionar ante la tensión originada inmediatamente antes de la operación *Rosario*. El 1° de abril, zarpó de Gibraltar el subm[illegible] nuclear de ataque *Spartan* y se[illegible]e que el buque de apoyo logístico *Fort Austin*, que transportaba varias unidades del SAS (Special Air Service) y del SBS (Special Boat Squadron), partió el mismo día rumbo al Atlántico Sur. El ministerio de Defensa británico formó a toda prisa la fuerza especial destinada a llevar a cabo la operación *Corporate* —reconquista de las islas Malvinas y Georgia del Sur. La mayor parte de las unidades asignadas a esa fuerza zarparon el 5 de abril.

La Fuerza Operacional 317

El centro de esta fuerza operacional estaba constituido por dos portaaeronaves, el buque insignia *Hermes* y el *Invincible*. El *Hermes* desplaza unas 25.000 tm. y posee una pista de vuelo de 220 m. de longitud, con un extremo en forma de trampolín (ángulo, 12°). El desplazamiento del *Invincible* es algo inferior a 20.000 tm. Su cubierta de vuelo mide 150 m. de longitud y su extremo en forma de trampolín está inclinado según un ángulo de 7°. Para las operaciones normales de tiempo de paz, cada uno de esos navíos lleva cinco aparatos V/STOL *Sea Harrier* FRS.1 encargados de la intercepción aérea, operaciones antibuque y misiones de reconocimiento, así como diez helicópteros de lucha ASM *Sea King*. Antes de zarpar de Portsmouth con el resto de la Fuerza Operacional 317, fueron embarcados en el *Hermes* 12 *Sea Harrier* y 15 helicópteros. Todos los *Sea Harrier* pertenecían a la 800ª escuadrilla de las fuerzas aeronavales, que fue movilizada en 24 horas y cuya dotación pasó al mismo tiempo de 5 a 12 aparatos, mientras que los efectivos de las tripulaciones y el personal de pista fueron incrementados de 100 a 160 hombres. El *Hermes* posee bodegas de gran capacidad y un amplio hangar, por lo que fue escogido también como base operacional de los aparatos de ataque aire-suelo *Harrier* GR.3 de la Aviación hasta que éstos pudieran ser desembarcados en las islas Malvinas. Así pues, durante el conflicto, la agrupación aérea embarcada en el *Hermes* comprendió a veces más de 20 *Harrier* — FRS.1 y GR.3 —, además de los 15 helicópteros.

Los seis primeros *Harrier* GR.3 asignados al *Hermes* efectuaron directamente el trayecto de Gran Bretaña a la isla de La Ascensión (6.850 km.), siendo aprovisionados de combustible durante el vuelo por aparatos *Victor* K.2 de la Aviación. A continuación, despegaron del aeródromo de Wideawake (La Ascensión) y se posaron en la cubierta del buque portacontenedores *Atlantic Conveyor*, anclado cerca de allí. Ocho *Sea Harrier* llevaron a cabo la misma operación. Así pues, el *Atlantic Conveyor* llevó 14 aparatos V/STOL al Atlántico Sur. Durante el viaje, un *Sea Harrier* fue mantenido en estado de alerta para prevenir cualquier ataque aéreo contra el improvisado portaaeronaves. Al llegar a la latitud de las Malvinas (52° Sur), los *Harrier* y *Sea Harrier* fueron transferidos al *Hermes* y al *Invincible* (hasta el 24 de mayo, en que fue alcanzado por un misil *Exocet*, ese buque mercante siguió siendo utilizado ocasionalmente para transportar aeronaves). Los seis GR.3 y algunos *Sea Harrier* fueron asignados al *Hermes*, mientras que los demás FRS.1 fueron a reforzar la 801ª escuadrilla a bordo del *Invincible*. El *Hermes* recibió otros cuatro GR.3 llegados directamente de Gran Bretaña después de hacer escala en La Ascensión (distancia, más de 13.000 km.).

1 — *Esta fotografía representa el buque* Canberra, *requisado por el ministerio de Defensa británico, navegando por el Atlántico Sur junto a un petrolero de la Royal Fleet Auxiliary. Al igual que el* Canberra, *numerosos buques mercantes, fletados o requisados para el apoyo logístico de la fuerza operacional, fueron provistos de manera provisional de dispositivos para el aprovisionamiento en el mar, materiales de telecomunicaciones por satélites e instalaciones para la utilización de helicópteros.*

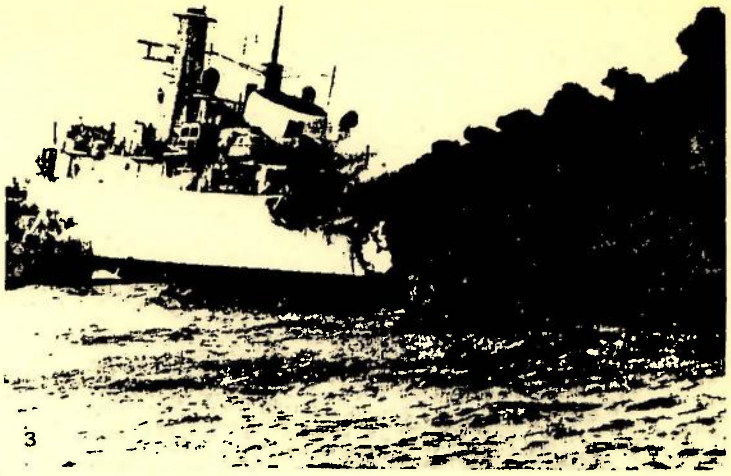


Al sur de La Ascensión, la fuerza de aparatos V/STOL efectuó más de 2.000 salidas, 1.650 de ellas dentro de la zona de exclusión total definida alrededor de las islas Malvinas. Los *Sea Harrier* asignados al *Hermes* llevaron a cabo 869 misiones lanzando 42 bombas de 450 kg., 21 bombas de racimo BL755, 14 misiles AIM-9L *Sidewinder* y disparando 27.000 cartuchos con sus cañones bitubo *Aden*. Los GR.3 embarcados en el mismo navío efectuaron 60 salidas y lanzaron 150 bombas de 450 kg. (algunas de ellas eran del modelo de guía lasérica *Paveway II*), así como 25 bombas de racimo BL755. Esos aparatos operaron también desde una pista provisional construida en San Carlos. Después del alto el fuego, otros cuatro GR.3 llegaron a bordo del buque mercante *Contender Bezant*.

Visibilidad horizontal: 50 metros

En el Atlántico Sur, las cubiertas de vuelo de los portaaeronaves estaban sometidas a veces a movimientos verticales de 9 m. de amplitud, mientras que proseguían las misiones de vuelo con un techo de nubes de 100 pies de altitud. La visibilidad horizontal solía ser de aproximadamente 1 km. y era a menudo bastante inferior. Un *Harrier* se posó un día en la pista del *Hermes* con una visibilidad horizontal de 50 m. Aunque se lanzaban bengalas tras el navío para facilitar la aproximación de los aparatos, el éxito de las operaciones aéreas fue debido principalmente a la capacidad del *Sea Harrier* para valerse de sus propios medios de aproximación, en particular el radar *Blue Fox*, y mantener una velocidad de vuelo de algunas decenas de nudos. A bordo del *Hermes*, el mantenimiento de los *Harrier* y *Sea Harrier* (más de 20 aparatos) fue efectuado por 140 marineros y suboficiales de la Marina, asistidos por unos 20 suboficiales de la Aviación. Esos hombres trabajaron 85 horas por semana y, cada día, mantuvieron 12 de los 14 *Sea Harrier* en estado de vuelo.

La agrupación táctica centrada en el *Hermes* zarpó de La Ascensión el 18 de abril y llegó a la zona de exclusión total el 1° de mayo. La agrupación anfibia (y varios buques de refuerzo) estaba dispersada en una larga hilera de naves que se extendía en realidad hasta Gran Bretaña. La decisión de no emplear el *Hermes* como buque de asalto anfibio sino como simple portaaeronaves, condujo a requisar el buque *Canberra*, que sirvió de LPH para transportar gran parte de la 3ª brigada de comandos. El *Queen Elizabeth II* fue utilizado asimismo para transportar la 5ª brigada de infantería.



2 – *El buque portacontenedores* Atlantic Conveyor *transportó vehículos terrestres, materiales para ingenieros, helicópteros* Wessex *y* Chinook, *y diversos aprovisionamientos. Además, llevó de La Ascensión a las islas Malvinas seis* Harrier *de la Aviación y ocho* Sea Harrier *de las fuerzas aeronavales (RN Fleet Air Arm). Cuando llegó a la zona de las Malvinas, los aparatos V / STOL fueron transferidos a bordo del* Hermes *y del* Invincible, *pero el* Atlantic Conveyor *siguió siendo utilizado como portaaeronaves ocasional hasta el 24 de mayo, en que fue destruido por un misil* Exocet.

3 – *Fragata Tipo 21 incendiada a raíz de un ataque aéreo llevado a cabo mientras estaba anclada en la bahía de San Carlos.*

Apoyo logístico

El mantenimiento de una línea de aprovisionamiento de una longitud superior a 13.000 km. (lo que representa 21 días de navegación) planteó problemas logísticos considerables. Además de sus buques de guerra, la fuerza operacional utilizó otras 54 naves (desplazamiento total, 673.000 tm.) pertenecientes a 33 compañías, fletadas o requisadas por la Marina (véase el cuadro). Diecinueve de estos buques, designados STUFT (Shipping Taken-Up From Trade), fueron provistos en pocos días de plataformas para helicópteros; además, casi todos ellos fueron transformados de manera a poder servir para misiones de aprovisionamiento en el mar. Transportaron en total a 9.000 hombres, más de 100.000 tm. de mercancías y 95 aparatos. Desde Devonport y Portsmouth, la Marina británica envió más de 30.000 tm. de víveres, municiones y diversos aprovisionamientos. La fuerza operacional fue equipada en tres días para la guerra; posteriormente, la disponibilidad de los principales aprovisionamientos fue superior al 80%. Los 16 petroleros fletados o requisados transportaron cada mes hacia la fuerza operacional 180.000 m³. de combustible, lo que representa un mínimo de 420.000 m³. embarcados continuamente. El 14 de junio, la fuerza operacional comprendía 26 buques de guerra, 15 naves auxiliares, 42 mercantes, 52 aviones y 136 helicópteros, todos ellos en acción o patrullando por el mar.

Acciones navales

Los buques de superficie argentinos y británicos jamás lucharon directamente unos contra otros durante el conflicto de la islas Malvinas. La primera acción importante en la que participaron fuerzas navales de superficie británicas tuvo lugar el 25 de abril: los helicópteros *Wasp* asignados al patrullero antártico *Endurance*, que operaban junto con un *Wessex* procedente del destructor *Antrim*, causaron graves daños en el submarino *Santa Fe* con misiles AS.12 y cargas antisubmarinas. La tripulación del sumergible lo hizo encallar en el puerto de Grytviken (Georgia del Sur) y se rindió. El día siguiente, la guarnición argentina de la isla se rindió igualmente, después de ser sometida a un bombardeo naval. Las misiones navales de apoyo de fuego desempeñaron un importante papel durante todo el conflicto; los cañones Mk6 de 114,3 mm. dispararon 4.000 proyectiles y los Mk8, de igual calibre, un número casi igual. Parece ser incluso que un avión argentino fue derribado por el fuego del cañón Mk8 de la fragata Tipo 21 *Avenger*.

El 2 de mayo, el crucero argentino *General Belgrano* fue atacado por el submarino nuclear *Conqueror*; éste lanzó dos torpedos Mk8, uno de los cuales alcanzó la parte de la estrave y el otro la parte central del crucero. El submarino estaba armado igualmente con torpedos del modelo más moderno *Tigerfish* Mk24, pero se cree que el comandante escogió el Mk8 por considerarlo más apropiado para atacar desde pequeña distancia un buque de superficie fuertemente acorazado. Marconi Space and Defence Systems, constructor del *Tigerfish*, ha desmentido los rumores de que al menos una munición de ese tipo hubiera sido disparada antes del Mk8 contra el *General Belgrano* y hubiera errado el blanco.

Según fuentes navales británicas de información, cuando el *General Belgrano* fue torpedeado, formaba parte de una agrupación naval de tres elementos principales, que se disponía a atacar el *Hermes* y el *Invincible*. El crucero, escoltado por los destructores *Hipólito Bouchard* y *Piedra Buena*, constituía el elemento meridional de esa fuerza. En el centro se encontraban tres corbetas, armadas igualmente con misiles *Exocet*. El elemento septentrional de la agrupación comprendía el portaaviones *Veinticinco de Mayo*, así como los destructores *Santísima Trinidad* y *Hércules*. Debido al mal tiempo, que habría impedido el despegue de los aviones embarcados, los elementos central y septentrional regresaron a Argentina. El *General Belgrano* prosiguió su ruta hasta el momento de ser torpedeado, mientras se encontraba aún fuera de la zona de exclusión total, seis horas antes de la prevista para atacar a la fuerza operacional británica. El crucero dio de banda y se hundió poco tiempo después.

Después de este combate y hasta el final del conflicto, los grandes buques de guerra argentinos dejaron de alejarse de la costa sudamericana. Al menos tres submarinos nucleares de ataque (SSN) de la Marina británica patrullaron por el Atlántico Sur durante las hostilidades, al igual que el submarino clásico *Onyx* de la clase *Oberon*, que llevó a tierra a varios destacamentos de reconocimiento y comandos. Los SSN recorrieron más de 160.000 km. durante el conflicto, sin ninguna asistencia exterior. Uno de ellos llevó a cabo la misión de patrulla de mayor duración jamás encargada a un submarino de la Marina británica, ya que se mantuvo en inmersión durante más de 90 días

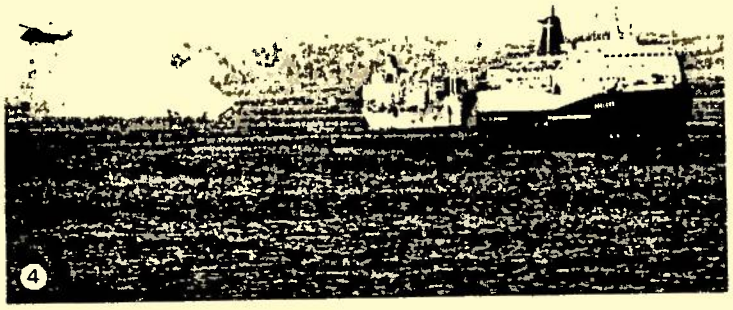
No se conocen detalles de las acciones llevadas a cabo por los otros tres submarinos clásicos de la

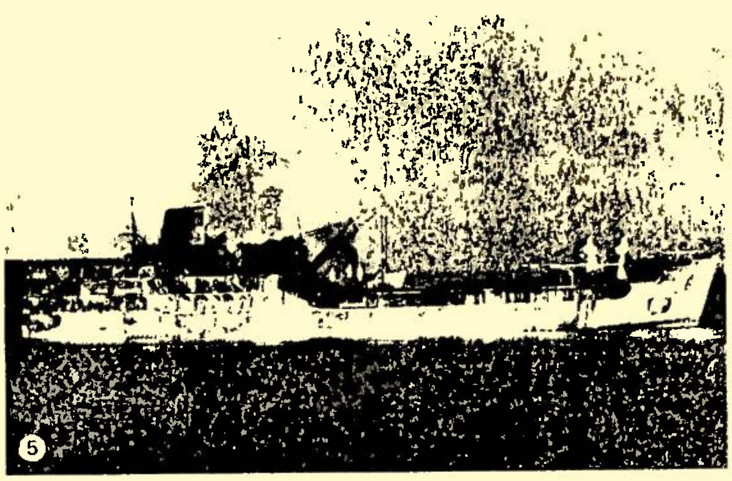
Lista de los buques británicos de superficie que participaron en las operaciones de las islas Malvinas (hastas finales de agosto de 1982)

Buques de guerra
Active (fragata Tipo 21)
Alacrity (fragata Tipo 21)
Amazon (fragata Tipo 21)
Ambuscade (fragata Tipo 21)
Andromeda (fragata de la clase *Leander*)
Antelope (fragata Tipo 21)
Antrim (destructor de la clase *County*)
Apollo (fragata de la clase *Leander*)
Ardent (fragata Tipo 21)
Arethusa (fragata de la clase *Leander*)
Argonaut (fragata de la clase *Leander*)
Ariadne (fragata de la clase *Leander*)
Arrow (fragata Tipo 21)
Avenger (fragata Tipo 21)
Bacchante (fragata de la clase *Leander*)
Battleaxe (fragata Tipo 22)
Birmingham (destructor Tipo 42)
Brazen (fragata Tipo 22)
Bristol (crucero Tipo 82)
Broadsword (fragata Tipo 22)
Brilliant (fragata Tipo 22)
Cardiff (destructor Tipo 42)
Coventry (destructor Tipo 42)
Danae (fragata de la clase *Leander*)
Diomede (fragata de la clase *Leander*)
Exeter (destructor Tipo 42)
Fearless (transporte de asalto LPD)
Glamorgan (destructor de la clase *County*)
Glasgow (destructor Tipo 42)
Hermes (portaaeronaves)
Intrepid (transporte de asalto LPD)
Invincible (portaaeronaves)
Illustrious (portaaeronaves)
Liverpool (destructor Tipo 42)
Minerva (fragata de la clase *Leander*)
Penelope (fragata de la clase *Leander*)
Plymouth (fragata Tipo 12)
Sheffield (destructor Tipo 42)
Southampton (destructor Tipo 42)
Yarmouth (fragata Tipo 12)
Varios submarinos

Buques auxiliares
Appleleaf (petrolero)
Bayleaf (petrolero)
Blue Rover (petrolero)
Brambleleaf (petrolero)
Endurance (patrullero antártico)
Engadine (portahelicópteros)
Fort Austin (buque de apoyo logístico)
Fort Grange (buque de apoyo logístico)
Goosander (buque auxiliar)
Olmeda (petrolero)
Olna (petrolero)
Olwen (petrolero)
Pearleaf (petrolero)
Plumleaf (petrolero)
Regent (buque de apoyo logístico)
Resource (buque de apoyo logístico)
Sir Bedivere (transporte de asalto)
Sir Galahad (transporte de asalto LST)
Sir Geraint (transporte de asalto LST)
Sir Lancelot (transporte de asalto LST)
Sir Percivale (transporte de asalto LST)
Sir Tristram (transporte de asalto LST)
Stromness (transporte de repuestos)
Tidepool (petrolero)
Tidespring (petrolero)
Typhoon (remolcador oceánico)

Otros buques de la Marina británica
Brecon (detectaminas)
Dumbarton Castle (patrullero)
OPV Hecate (buque hidrográfico)
Hecla (buque hidrográfico)
Herald (buque hidrográfico)
Hydra (buque hidrográfico)
Ledbury (detectaminas)
Leeds Castle (patrullero OPV Mk2)


④


⑤

Marina argentina. El ministerio de Defensa cree que dos de ellos operaron contra la fuerza operacional británica, cuyas unidades siguieron diversas pistas falsas. El comandante de la fragata *Arrow* informó que el buque había sido atacado quizá con torpedos mientras estaba prestando ayuda a la tripulación del *Sheffield*, alcanzado por un misil *Exocet*. Es posible también que hubieran sido lanzados torpedos contra el *Hermes*. Por otra parte, varios helicópteros y [illegible]ues de superficie de la Marina [illegible]ánica lanzaron igualmente algunos torpedos, en particular el nuevo modelo *Sting Ray* puesto precipitadamente en servicio al principio del conflicto.

Bautismo de fuego del Sea Skua

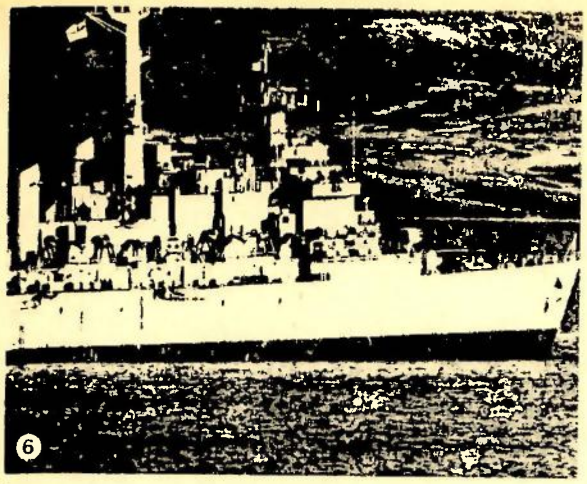
Aunque los grandes buques de guerra argentinos se alejaron de la zona de combate, algunas naves de pequeñas dimensiones y varios buques de aprovisionamiento siguieron operando dentro de la zona de exclusión total. Durante la noche del 2 de mayo, pocas horas después de ser torpedeado el *General Belgrano*, las tripulaciones de los helicópteros *Lynx* asignados a los destructores Tipo 42 *Glasgow* y *Coventry* recibieron la orden de buscar dos corbetas argentinas Tipo A69, porque se suponía que estaban operando en esa [illegible]. Poco tiempo antes de tener [illegible] regresar a bordo, el *Lynx* del *Coventry* localizó lo que parecía ser un buque pesquero. Un *Sea King*, enviado desde el *Invincible* para identificarlo, fue atacado con fuego de cañón. El 3 de mayo a las 3 de la madrugada, el *Lynx* del *Coventry* despegó de nuevo para atacar el buque no identificado. El helicóptero lanzó una ráfaga de dos misiles *Sea Skua*, que alcanzaron su objetivo. Después del impacto del segundo de ellos, el buque, identificado posteriormente y que resultó ser el *Comodoro Somellera*, estalló produciendo un destello visible a 40 km. de distancia. Se cree que transportaba minas.

El *Lynx* asignado al *Glasgow*, retrasado por una avería de radio, fue enviado en busca de supervivientes. Mientras que el aparato se encontraba a 100 km. de distancia del buque, con mar gruesa y en presencia de ráfagas de viento de hasta 45 nudos, su radar *Seaspray* detectó un blanco situado a 24 km. Los tripulantes creyeron que se trataba del buque atacado anteriormente. Al acercarse a unos 8 ó 10 km., oyeron un ruido que atribuyeron al desprendimiento de bloques de hielo de la cola del helicóptero. En realidad, se trataba de la explosión de granadas de 40 mm. cerca del aparato. El *Lynx* se retiró precipitadamente hasta unos 15 km., descendió de 3.000 a 300 pies de altitud y lanzó dos misiles *Sea Skua* con un intervalo de 7 seg. Aunque ambos misiles estaban cubiertos de hielo antes del lanzamiento y fueron disparados desde una distancia equivalente al límite de su alcance, dieron en el blanco; éste era el *Alférez Sobral*, unidad de la misma clase que el *Comodoro Somellera*. La visibilidad era entonces algo mejor y la tripulación del *Lynx* pudo ver cómo los dos misiles alcanzaban el buque, destruyendo el puente y parte de las superestructuras. Murieron el capitán y siete tripulantes, pero el buque pudo regresar penosamente a la costa argentina.

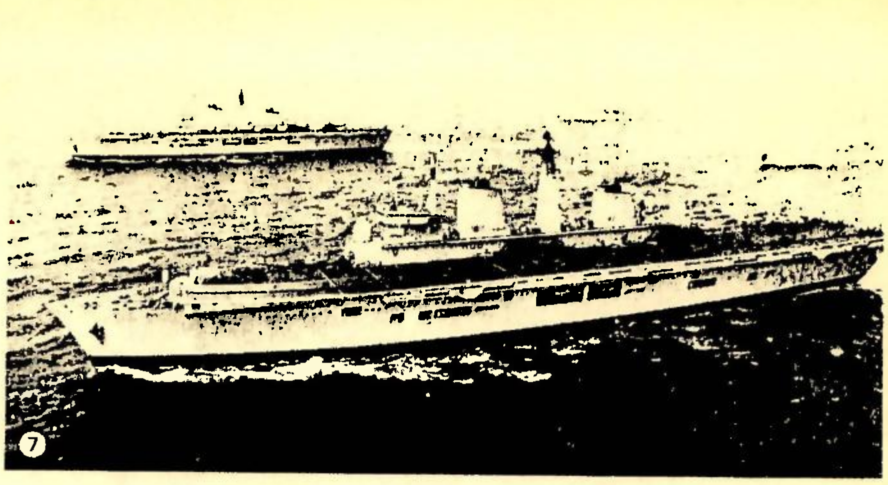
Buques requisados o fletados por la Marina británica

Lista de buques pertenecientes a sociedades comerciales, requisados o fletados hasta el 8 de junio de 1982 para el apoyo a la fuerza operacional en el Atlántico Sur. *Nota:* no están incluidos los buques *Fawly, G. A. Walker, Finnanger, Ivy, Fern, Cortina, Luminetta, Orionman, Corona,* y *Vinga Polaris*, por haber sido fletados anteriormente por el ministerio de Defensa británico, no haber sido enviados al Atlántico Sur o haber sido devueltos a sus dueños.

Nombres	**Requisado (R) o fletado (F)**	**Armador**	**Tipo**	**Desplazamiento bruto oficial (tm.)**
Canberra	R	P&O	paquebote	44.807
Elk	R	P&O	buque de carga con rampa	5.463
British Tamar	F	BP	petrolero	15.642
British Esk	F	BP	petrolero	15.642
British Tay	F	BP	petrolero	15.650
British Test	F	BP	petrolero	15.653
British Dart	F	BP	petrolero	15.650
British Trent	F	BP	petrolero	15.649
British Wye	F	BP	petrolero	15.649
British Avon	F	BP	petrolero	15.540
Eburna	F	Shell	petrolero	19.763
Fort Toronto	F	Canadian Pacific	transporte de agua dulce	19.982
Uganda	R	P&O	paquebote	16.907
Salvageman	R	United Towing Co.	remolcador	1.598
Irishman	R	United Towing Co.	remolcador	686
Yorkshireman	R	United Towing Co.	remolcador	686
Northella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.238
Farnella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.207
Junella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.615
Cordella	R	J. Marr Ltd.	buque de pesca	1.238
Stena Seaspread	R	Stena UK	buque de apoyo a instalaciones petrolíferas	6.061
Atlantic Conveyor	F	Cunard	buque de carga con rampa	14.946
Pict	R	Brit. United Trawlers	buque de pesca	1.478
Norland	R	P&O	buque de carga con rampa	12.988
Europic Ferry	R	Townsend Thoresen	buque de carga con rampa	4.190
Anco Charger	F	Ocean Transpt & Trading/ P&O	petrolero	15.974
Lycaon	F	China Steam Navigation	buque de carga	11.804
Iris	R	British Telecom	cablero	3.873
Saxonia	F	Cunard	buque de carga	8.547
Alvega	F	Silver Line	petrolero	5.737
Baltic Ferry	R	Stena Cargo	buque de carga con rampa	6.455
Nordic Ferry	R	Stena Cargo	buque de carga con rampa	6.455
Wimpy Seahorse	R	Wimpy Marine	remolcador	1.599
Queen Elizabeth II	R	Cunard	paquebote	67.140
Atlantic Causeway	R	Cunard	portacontenedores	14.946
Balder London	F	Lloyds	petrolero	33.751
Scottish Eagle	F	Kingline	petrolero	14.946
St Edmund	R	Sealink	petrolero	8.987
Geest Port	F	Geestline	buque de carga	7.730
Contender Bezant	F	Sea Containers Ltd.	buque de carga	11.445
Tor Caledonia	R	Whitwill & Co. Ltd.	buque de carga con rampa	10.000
British Enterprise III	R	British United Enterprise	buque de apoyo	15.000
St Helena	F	Curnow Shipping	buque mixto	3.150
Rangatira	F	Union Steamship Co.	paquebote	9 387
Stena Inspector	F	Stena Co	buque taller	9.000
Laertes	R	China Steam Nav. Co.	buque de carga	11.800
Astronomer	R	Charente Steamship Co.	buque de carga	27 867
Avalona Star	R	Blue Star	buque de carga	9.784



6



7

4—*Hundimiento del* Ardent *en la bahía de San Carlos. Cabe observar que los numerosos buques anclados en ese lugar estaban situados muy cerca unos de otros.*

5 — *El buque de asalto anfibio* Sir Galahad, *incendiado a raíz del ataque llevado a cabo por varios aparatos A-4 de la Aviación argentina, fue remolcado fuera de Bluff Cove antes de que se hundiera.*

6 — *El buque de asalto* Fearless *en la bahía de San Carlos. Entre los mástiles se distingue claramente la silueta de un* Mirage *argentino, pese a su pintura de enmascaramiento.*

7 — *Reciente fotografía del* Illustrious *(fácilmente reconocible por sus sistemas* Phalanx *montados a estribor en la parte de proa y la de popa) en el momento de reemplazar el* Invincible *(visible en último término) a la cabeza de la agrupación operacional. La llegada del* Illustrious *a la zona de las islas Malvinas permitió al* Invincible *y al* Bristol *(situados exactamente detrás de los dos portaaeronaves) regresar a Gran Bretaña después de haber pasado más de cinco meses en el mar.*

El Exocet

El 4 de mayo, un aparato *Super Etendard* de las fuerzas aeronavales argentinas lanzó un misil AM.39 *Exocet* contra el destructor Tipo 42 *Sheffield*. Aunque la carga explosiva del arma no estalló, los incendios provocados en el buque causaron la muerte de 20 tripulantes y pusieron la nave fuera de combate. El *Sheffield* se hundió al cabo de seis días, mientras estaba siendo remolcado.

El 9 de mayo, un *Sea Harrier* atacó el buque de pesca transforma[illegible] *larval*, utilizado por los argentinos para misiones de vigilancia. La nave fue capturada, pero se hundió el día siguiente. El 11 de mayo, un buque argentino no identificado — podría tratarse del transporte *Isla de los Estados*, de 2.600 tm., cargado de combustible y municiones—estalló, alcanzado por el fuego de la fragata *Alacrity*. El día siguiente, el *Glasgow* fue alcanzado por una bomba de avión que no estalló; un *Sea Harrier* atacó y causó ciertos daños en el patrullero costero Z-28 *Islas Malvinas*, de 80 tm., dependiente de la Prefectura Naval argentina. Por último, el 16 de mayo, un *Sea Harrier* atacó en Fox Bay el buque de transporte de 5.000 tm. *Bahía Buen Suceso* y otro avión del mismo tipo disparó en Port King contra una nave desconocida, identificada posteriormente por el ministerio de Defensa británico; se trataba del *Río Carcarania*. Ambos buques fueron puestos fuera de combate.

Desembarcos en San Carlos

El 21 de mayo, la agrupación anfibia estableció una cabeza de puente en San Carlos. Desde 1967, el ministerio de Defensa británico había dejado de considerar la posibilidad de hacer desembarcar fuerzas de la importancia de una brigada frente a una oposición organizada. Sin embargo, en San Carlos se trataba de poner en tierra a dos brigadas sin poseer la superioridad aérea. Las fuerzas aéreas argentinas concentraron sus ataques contra las unidades de escolta en lugar de hacerlo contra los buques de asalto anfibio. El resultado fue que las fuerzas de desembarco sufrieron muy pocas pérdidas, contrariamente a los buques de escolta. El destructor *Antrim* y las fragatas *Ardent*, *Argonaut*, *Brilliant* y *Broadsword*, fueron alcanzados por bombas o cohetes. La fragata Tipo 21 *Ardent* se hundió y las otras naves sufrieron diversos daños. La *Argonaut* quedó inmovilizada y tuvo que ser remolcada hasta la bahía de San Carlos.

El 23 de mayo, una bomba alcanzó la fragata Tipo 21 *Antelope* sin estallar. La explosión se produjo mientras un grupo de artificieros intentaban retirar la espoleta de la bomba, y la fragata se hundió. No obstante, antes de hundirse la *Antelope* y la *Ardent*, los helicópteros *Lynx* asignados a estos dos buques atacaron un mercante argentino de 13.000 tm., utilizado para llevar aprovisionamientos a la guarnición de las islas Malvinas. La nave, atacada también por aparatos *Sea Harrier*, fue alcanzada por un misil *Sea Skua* lanzado por el helicóptero de la *Ardent*, y luego por otros dos *Sea Skua* disparados por el *Lynx* de la *Antelope*, cuyos tripulantes informaron que el objetivo daba de banda y se había incendiado. El mercante desapareció al cabo de poco tiempo. Por consiguiente, parece ser que los siete *Sea Skua* utilizados durante el combate dieron en el blanco. Por otra parte, se cree que el *Lynx* del buque *Penelope* obtuvo otro tiro certero contra un objetivo que resultó ser un buque alcanzado anteriormente y que navegaba a la deriva.

El 24 de mayo, los buques de transporte de asalto *Sir Galahad* y *Sir Lancelot* fueron alcanzados por bombas que no estallaron. Sin embargo, el día siguiente, la fuerza operacional sufrió un grave revés: el destructor Tipo 42 *Coventry*, atacado repetidas veces por aviones argentinos, fue alcanzado por varias bombas y se hundió, y el buque portacontenedores *Atlantic Conveyor* fue alcanzado al menos por un misil AM.39 *Exocet* lanzado por un *Super Etendard*. Según algunos miembros de la tripulación, el buque fue alcanzado también por otro misil, que penetró en el boquete abierto por el primero. En este caso, la carga de uno de los dos misiles no habría estallado. De todos modos, el *Atlantic Conveyor* se incendió y quedó totalmente destruido, hundiéndose al cabo de cuatro días. Se perdió gran cantidad de materiales, en particular los ocho helicópteros *Wessex* de la 848ª escuadrilla, tres *Chinook* de los cuatro que transportaba, tiendas de campaña, máquinas destinadas a construir pistas de aterrizaje, vehículos, aparatos de radio y marcadores laséricos de objetivos.

La fragata Tipo 22 *Broadsword* sufrió también ciertos daños el 25 de mayo. El día 30, aparatos *Skyhawk* de la Aviación argentina y *Super Etendard* de las fuerzas aeronavales atacaron la agrupación centrada en el *Invincible*. Lanzaron al menos un misil AM.39 *Exocet*, pero los señuelos permitieron desviar su trayectoria. El mismo día, el petrolero *British Wye* fue bombardeado sin éxito por un C-130 argentino. El 8 de junio, la fuerza operacional británica sufrió las mayores pérdidas infligidas durante una sola operación: los buques de transporte de asalto *Sir Tristram* y *Sir Galahad*, que estaban desembarcando tropas y materiales en Bluff Cove, fueron atacados por aparatos A-4 de la Aviación argentina. Ambos resultaron alcanzados, al igual que la fragata *Plymouth*, y hubo más de cincuenta muertos. Debido a la pérdida de la mayor parte de los *Chinook* transportados por el *Atlantic Conveyor*, el material tuvo que ser desembarcado en Bluff Cove con la balsa motora *Mexelflote*. Esta operación duró mucho tiempo, durante el cual las cuatro baterías disponibles de misiles superficie-aire *Rapier* tuvieron que defender los cuarteles generales de brigada, por lo que no pudieron ser utilizadas para proteger a las fuerzas de desembarco.

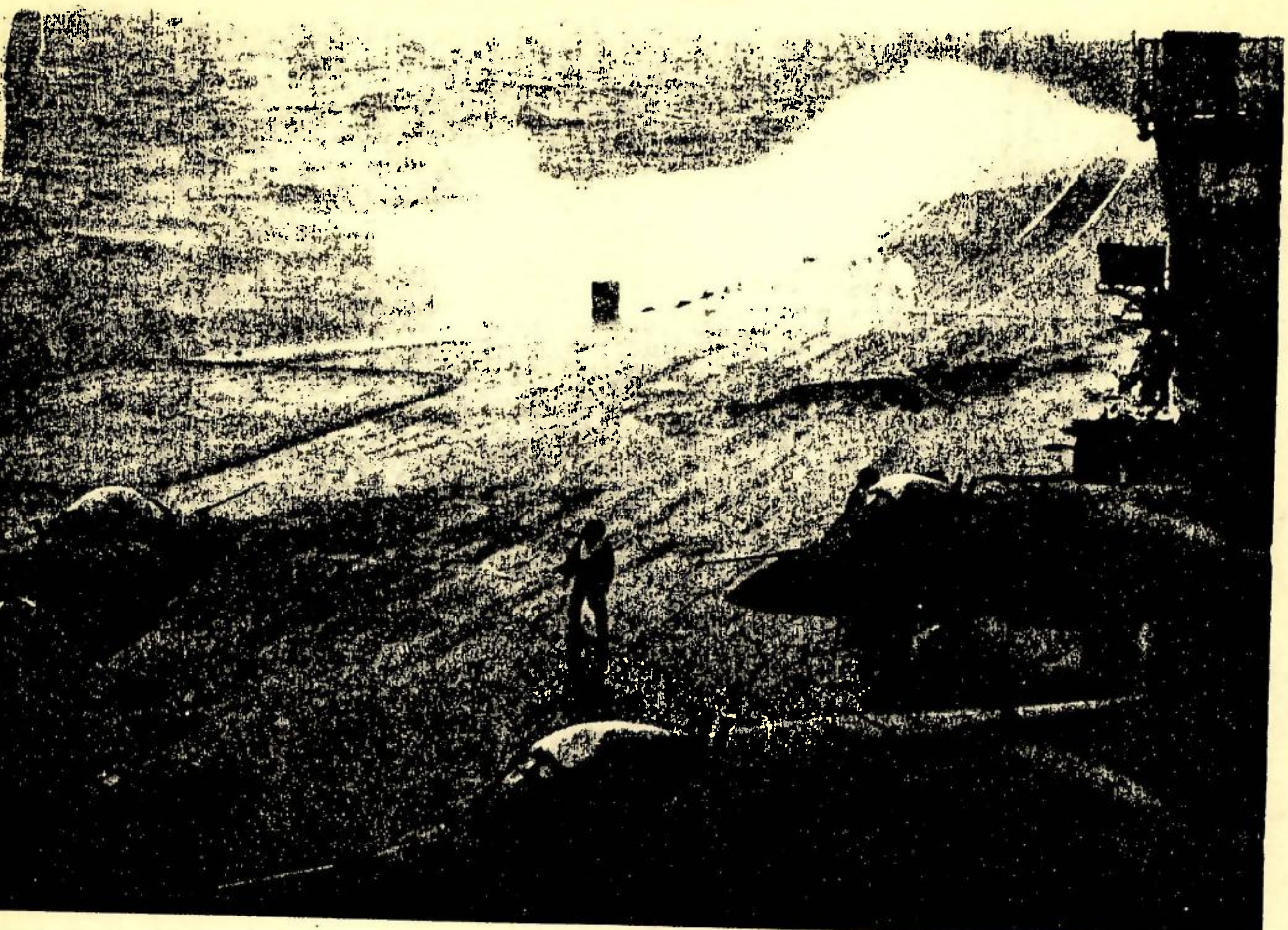
El 12 de junio, el destructor *Glamorgan* fue alcanzado por un misil MM.38 *Exocet* lanzado por una batería costera instalada en un remolque. El buque estaba alejándose de la zona de combate, después de haber bombardeado a las fuerzas terrestres argentinas para apoyar la progresión del 45° Commando. El oficial encargado de la navegación descubrió el misil en aproximación e intentó presentar el buque por la parte de popa. Hubo trece muertos, pero el *Glamorgan* siguió siendo operacional.

Propulsión de los buques

El conflicto de las islas Malvinas fue el primero en el que participaron numerosas unidades propulsadas por turbinas de gas de Rolls-Royce. Este fue el caso de quince grandes buques de guerra de la Marina británica, en particular el portaaeronaves *Invincible*; el constructor subraya que la eficacia de ese modo de propulsión quedó patente en aquella ocasión. Ningún motor tuvo que ser cambiado durante las hostilidades. Cuando se inició la operación *Corporate*, la mayor parte de los buques que debían participar en ella se encontraban en puertos de la metrópoli. Las turbinas *Olympus* del *Invincible* iban a ser revisadas. Rolls-Royce prolongó inmediatamente 500 horas la vida útil de esas turbinas sin efectuar su revisión total, y estableció un proceso parcial de mantenimiento, de manera a poder proporcionar a cualquier motor una vida útil potencial de 2.000 horas en menos de 35 días. ✦✦

LA GUERRA DE LAS MALVINAS:
ASI VENCIMOS

Defensa - Jun 83



Sobre la cubierta de vuelo del HMS "Hermes", batida por el agua del Atlántico Sur, los "Sea Harrier" del "Escuadrón Aeronaval 800" se aprestan a despegar.

Por Sir John FIELDHOUSE
Almirante. Royal Navy

En nuestro número del pasado mes de abril, al conmemorarse el primer aniversario del comienzo de la guerra de las Malvinas, evocamos ese acontecimiento con un "dossier" dedicado a los pilotos de la Aeronaval y de la Fuerza Aérea argentina. Ahora, cuando se cumple el aniversario del fin de aquel conflicto, publicamos un amplio y muy interesante trabajo sobre el mismo, escrito por el almi[illegible]e Fieldhouse que, como comandante de las Fuerzas Operativas 317 y 324, [illegible] el jefe de las operaciones en el Atlántico Sur. Es bien cierto que este escrito, en algunos casos concretos, merece, y hasta casi exige, puntualizaciones, pero las dejamos al criterio del informado lector.

La operación descrita en este trabajo fue denominada *"Operation Corporate"* (1). Trasncurrido ya el tiempo, es posible afirmar que el nombre estuvo bien elegido, puesto que, al igual que un cuerpo, la armonía de los diferentes miembros y órganos de apoyo fue vital para su solidez y eficiencia. Es importante que el lector tenga esto constantemente presente. La naturaleza misma de los acontecimientos descritos concentra primero su atención en un miembro, a continuación en otro; el dominio temporal de uno de ellos, en el transcurso de esta narración, no disminuye el desempeño y las realizaciones logradas por otro.

ANTECEDENTES

El 19 de marzo de 1982 se informó que una partida de obreros argentinos dedicados al desmantelamiento de desechos de instalaciones metálicas había desembarcado ilegalmente en Leith, Georgia del Sur, y el 21 de marzo zarpó hacia la isla el *HMS Endurance*, llevando a bordo un destacamento de la Real Infantería de Marina, con el propósito de investigar.

A continuación se produjo una intensa actividad diplomática, insistiendo el Gobierno de Su Majestad en que los argentinos habían desembarcado ilegalmente y que deberían zarpar, ya fuera en uno de sus propios buques o bien en el *HMS Endurance*. El 26 de marzo se me informó que si bien el buque argentino *Bahía Paraíso* había zarpado de Leith, había permanecido una partida de hombres en tierra. La actividad diplomática continuó.

El 25 de marzo, cuando todavía parecía probable una solución diplomática del incidente, me dirigí a Gibraltar en una visita a los buques que se encontraban participando en el *Ejercicio Springtrain*. El 29 de marzo la situación se estimó de una gravedad suficiente como para que regresara a mi Cuartel General en Northwood, Middlesex. Antes de abandonar Gibraltar, ordené al comandante de la Primera Flotilla, contraalmirante Sir John Woodward, prepararse para destacar una agrupación adecuada de buques, pertrecharse y estar listo para marchar al Atlántico Sur, en caso de que fuera necesario.

Asimismo, el 29 de marzo, el submarino *HMS Spartan* fue segregado del *Ejercicio Springtrain*, con la orden de pertrecharse en Gibraltar para su despliegue al Atlántico Sur. Posteriormente, el 30 de marzo, el *HMS Splendid* recibió órdenes de desplegarse desde Faslane. También, pocos días después, zarpó un tercer submarino nuclear, el *HMS Conqueror*. Todos completaron sus pertrechos de guerra en un plazo de 48 horas de recibida la orden.

El 31 de marzo recibí instrucciones de efectuar secretamente los preparativos para la organización de una *Fuerza Operativa* destinada a operar en el Atlántico Sur. El 2 de abril, después de la invasión argentina, se dio autorización para que los preparativos fueran realizados públicamente.

Los argentinos llevaron a cabo un desembarco por la fuerza el 2 de abril, en Puerto Stanley, y las tropas de la Real Infantería de Marina que constituian la guarnición, aun cuando se encontraban en condiciones de gran inferioridad numérica, resistieron sin experimentar bajas e inflingiendo un número no conocido de bajas a los invasores. Después de alrededor de cuatro horas de lucha, S.E. el gobernador, y comandante en Jefe de las islas Falkland y las Dependencias, Sir Rex Hunt, ordenó la rendición de los infantes de Marina, como también del

---

(1) *Operación Conjunta.*—En inglés la palabra *corporate* tiene la acepción de *asociación, unión y acción conjunta.*

Un "Sea King" y un "Wessex" transportan municiones y pertrechos desde las unidades de apoyo logístico a la cabeza de playa establecida en San Carlos.

equipo de investigación científica procedente del *HMS Endurance*, que había estado trabajando en las islas y que ayudó a la defensa.

Al día siguiente, las fuerzas argentinas desembarcaron en Grytviken, en Georgia del Sur. El pequeño destacamento de la Real Infantería de Marina, en presencia en la isla, opuso una fuerte resistencia a la fuerza invasora, considerablemente más poderosa, averiando a la corbeta ARA *Guerrico*, y derribando un helicóptero *Puma* antes de rendirse.

Entre tanto, el 2 de abril, se dio la orden de alistamiento inmediato, en los puertos del Reino Unido, a los portaaeronaves *HMS Hermes* y *HMS Invincible*, junto con el buque de asalto anfibio *HMS Fearless*, dos fragatas, dos buques de desembarco logístico, la *Brigada de Comandos III* de la Real Infantería de Marina y el apoyo logístico necesario. El *HMS Hermes* –con el *Escuadrón Aeronaval 826* y parte de los 846 y 800– y el *HMS Invincible* –con los *Escuadrones Aeronavales 820* y *801*– zarparon de Portsmouth el lunes 5 de abril. El almirante Woodward, izando su insignia en el *HMS Antrim*, recibió órdenes de zarpar del área de Gibraltar, rumbo a la isla Ascensión, junto con otros seis destructores y fragatas, con apoyo de la *Royal Fleet Auxiliary* (RFA). El 4 de abril se transfirió la insignia al *HMS Glamorgan*.

LA MISION

Se me informó que, dentro de la situación imperante, el objetivo general del Gobierno de Su Majestad era lograr la retirada de las fuerzas argentinas de las islas Falkland y las Dependencias y restablecer allí la administración británica lo más pronto posible. La misión que se me asignaba era la de conducir el despliegue militar y ordenar las operaciones de apoyo destinadas al logro de este propósito.

MANDO Y CONTROL

En mi carácter de comandante en jefe de la Flota, asumí el mando total de la operación en calidad de comandante de la *Fuerza Operativa 317* (todos los buques de superficie y las Fuerzas Terrestres y Aéreas) y de la *Fuerza Operativa 324* (Fuerzas Submarinas). Este triple mando interinstitucional fue ejercido desde mi Cuartel General en Nortwood, y era responsable directamente ante el jefe del Estado Mayor de la Defensa. Almirante de la Flota (2) Sir Terence Lewin. Fueron designados bajo mi mando el comandante del *Grupo 18* de la Real Fuerza Aérea, tte. general Sir John Curtiss, en calidad de comandante del Aire, e inicialmente, como 2º comandante de las Fuerzas Terrestres, el general de división de las Fuerzas de Comandos de la Real Infantería de Marina, Sir Jeremy Moore.

Cuando, posteriormente, el general Moore se trasladó al Sur para asumir el mando de las Fuerzas Terrestres en las islas Falkland, fue reemplazado en su cargo oficial por el comandante del Distrito Sudoriental teniente general Sir Richard Trant Los submarinos fueron operados bajo el control del comandante de Submarinos, vicealmirante P.G.M. Herbert. El equipo de mando en Northwood se completó con mi jefe de Estado Mayor, vicealmirante Sir David Halifax, quien fue el responsable de la planificación naval en detalle y de la coordinación de todo el trabajo de Estado Mayor El almirante Woodward fue designado comandante de la *Fuerza Operativa* en el Atlántico Sur y el 15 de abril transfirió su insignia al *HMS Hermes*.

CONSIDERACIONES MILITARES Y LOGISTICAS

Mis consideraciones más importantes, al planificar esta operación fueron las capacidades militares argentinas y la proximidad ▶

El viejo pero remozado portaaviones HMS "Hermes", buque insignia de la Fuerza Operativa en el Atlántico Sur, cargado de "Sea Harrier" y helicópteros, y con las muestras en su casco de una larga permanencia en la mar.

Fusileros de la "Brigada de Infantería V" embarcan en helicópteros "Sea King" de la RN en la cubierta del "Queen Elizabeth 2" para pasar a los buques de asalto anfibio.

---

(2) Equivale al empleo español de Capitán General de la Armada.

El único helicoptero CH-47C "Chinook HC-1" del "Escuadrón 18" de la RAF superviviente después del hundimiento del "Atlantic Conveyor" transporta un "Wessex" de la RN accidentado.

Miembros de la "Brigada de Commandos III" de los Royal Marines se ejercitan en el tiro con ametralladoras dispuestas para defensa AA a bordo del SS "Canberra".

de sus bases, y su comparación con nuestra situación; particularmente, las dificultades para transportar tropas, aviones y equipo a unas ocho mil millas de distancia del Reino Unido, hasta un teatro de operaciones situado dentro del alcance de una Aviación basada en Argentina continental, y a más de tres mil millas de distancia de nuestra base avanzada de despliegue más cercana.

Siempre es difícil cuantificar las capacidades del enemigo. La Inteligencia y otras fuentes de información determinaron una disponibilidad total de 73 buques de guerra para Argentina. En ella se incluia un portaaviones, un crucero, cuatro submarinos dos modernos destructores *tipo 42*, y otras fragatas y destructores antiguos, pero bien equipados. Su aviación incluia 65 A-4 *Skyhawk* (variantes, P, Q y C), 39 *Mirage III/V*, cinco *Canberra*, 60 IA-58 *Pucará*, ocho helicópteros *Puma* y dos *Lynx*, y cinco *Super Etèndard* equipados con misiles *Exocet* de vuelo rasante, junto a una fuerza de transporte aéreo pequeña, pero significativa, que incluia dos C-130 *Hercules* con capacidad como aviones-cisterna para el reabastecimiento en el aire. La cantidad de tropas en la isla era más incierta. Los cálculos estimativos variaban de 7.000 a 10.000 hombres bien equipados. Estas se encontraban apoyadas por más de treinta aviones ligeros de ataque, fundamentalmente los *Pucará* y alrededor de 20 helicópteros. Era difícil evaluar el papel que se pretendia que desempeñara el personal de reserva militar y civil argentino, su Marina Mercante y su transporte aéro civil. Otro factor que habia que tomar en consideración era la posibilidad de una ayuda de material procedente de otros países.

Dentro de los recursos normales, yo no contaba con los buques necesarios para el trásito de 7.000 millas que debían realizar las tropas, el equipo y el apoyo logístico para conformar las fuerzas del tamaño que estimaba necesarias para enfrentar la amenaza y cumplir con mi misión. Muy al comienzo fue necesario considerar la requisa de buques mercantes. La tarde del 4 de abril se emitió una Orden de Consejo bajo Prerrogativa Real, disponiendo la requisa de los buques, y se dio a conocer al Parlamento al día siguiente.

Es necesario dejar constancia que esta operación no podría haber sido montada sin la total y entusiasta colaboración del Departamenteo de Comercio, los armadores, los capitanes y sus tripulaciones, quienes proporcionaron su apoyo generoso y trabajaron con enorme energía y entusiasmo. Las capacidades de estas naves fueron incrementadas mediante la provisión de equipo adicional que incluia la instalación de cubiertas para la operación de helicópteros, maniobra de reabastecimiento de combustible en la mar, plantas evaporadores y equipos de comunicaciones. Estas transformaciones se definieron y se llevaron a cabo con celeridad y eficiencia, lo que constituye un mérito de todas las agencias que estuvieron implicadas en el proceso.

Se formaron cuatro nuevos escuadrones aeronavales, ante la expectativa de que surgiera la necesidad de una disponibilidad aeronaval adicional. Estos estaban constituidos por un escuadrón de *Sea Harrier*, dos escuadrones de helicópteros *Wessex 5* y un escuadrón de *Sea King* antisubmarinos, especialmente adaptados para operaciones de apoyo. Además, otras aeronaves menores, principalmente helicópteros *Wasp*, fueron destinadas a los buques mercantes requisados y a los buques de guerra retirados de la Lista de Ventas/Enajenación. Estas son realizaciones que vale la pena resaltar y que dan una buena imagen del Mando aeronaval.

La Real Fuerza Aérea, respaldada por la industria aeroespacial británica, el Departamento Científico y el jefe de Adquisiciones del Miniterio de Defensa, estaban también modificando rápidamente los aviones *Vulcan, Nimrod* y *Hercules*. Se produjeron e instalaron medios para el reabastecimiento en el aire; se adoptaron medidas anticorrosivas para los helicópteros *Chinook*, normalmente basados en tierra, y para los *Harrier* de la RAF. Se instaló equipo y armamento adicional a cierta cantidad de aeronaves asignadas a la *Fuerza Operativa.*

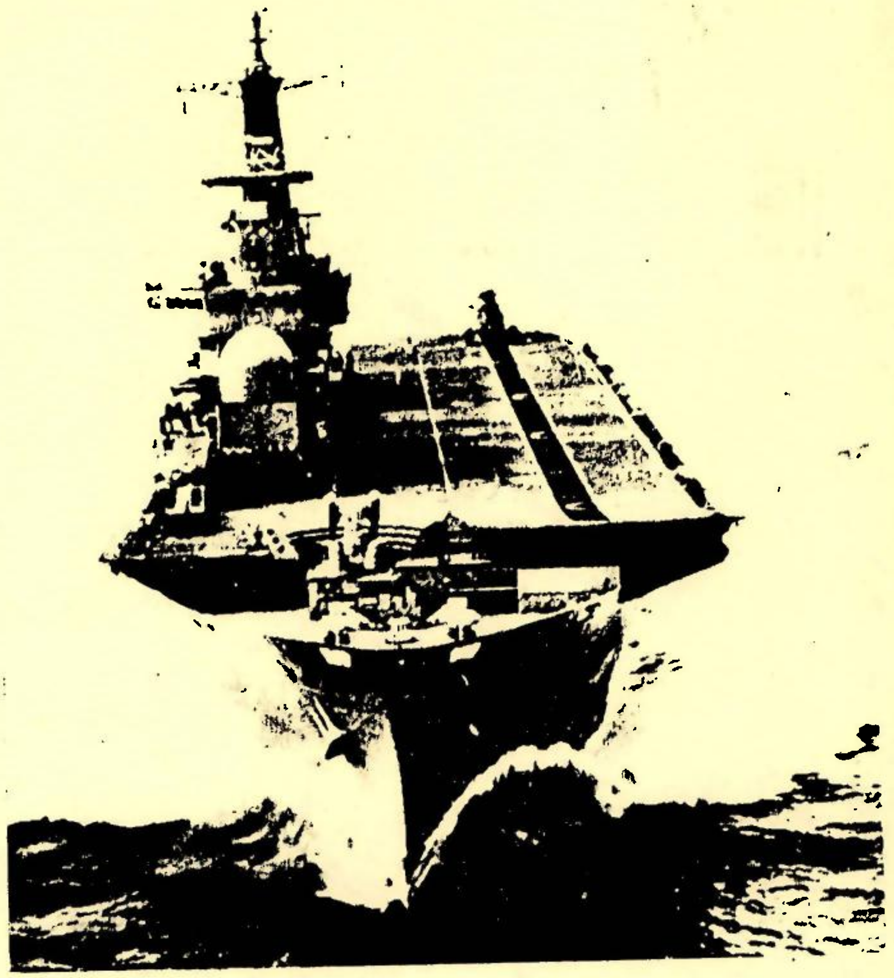
Muy al comienzo se estableció una Oficina de Apoyo Logístico en mi Cuartel General. Esta fue una organización conjunta interejércitos encabezada por el Coordinador Logístico de la Fuerza, cuya tarea consistía en coordinar la planificación del reabastecimiento y de todos los requerimientos logísticos para la *Fuerza Operativa.* Me pareció esencial que esta organización estuviera ubicada en Northwood, con el fin de asegurar el empleo óptimo y económico de los recursos, muchas veces escasos, y la prioridad para el abastecimiento de las provisiones más urgentes. Resulto ser un acierto vital y una herramienta administrativa de mucho éxito.

La velocidad con que se montaron las operaciones impidió que los buques y las tropas se prepararan en la forma adecuada que hubiera sido deseada antes de su partida del Reino Unido. En consecuencia, todos los buques que iban rumbo al Sur adoptaron un vigoroso programa de instrucción en la mar. Los sistemas de armas fueron reconocidos cuidadosamente, probados y disparados; en algunos casos, técnicos e ingenieros civiles especialistas en armamento viajaron con los buques. Los procedimientos tácticos y de comunicaciones fueron practicados intensamente. Se realizaron constantemente ejercicios de control de averías. Las tropas embarcadas, a menudo, llevaron a cabo su acondicionamiento físico y prácticas de tiro en condiciones difíciles, en lugares congestionados y, para muchos, muy poco familiares.

Los buques tenían que prepararse ellos mismos para el reabastecimiento rápido, y muchas veces no programado, con otros buques, petroleros y helicópteros. Se modificó equipo en la mar, sin el apoyo habi-

El destructor D-118 HMS "Coventry" fuertemente escorado a babor despues de ser alcanzado por bombas argentinas en la bahía de San Carlos.

LA GUERRA DE LAS MALVINAS
ASI VENCIMOS



El portaaeronaves HMS "Invincible", que jugó un gran papel en la lucha en torno a las islas Malvinas, poniendo de manifiesto la utilidad y necesidad de estos buques para la acción aeronaval.

LA ZONA DE EXCLUSION MARITIMA

El 4 de abril recomendé el establecimiento de una Zona de Exclusión Marítima alrededor de la islas Falkland, con el fin de inhibir la capacidad argentina de reforzar su guarnición. El 7 de abril, el Gobierno de Su Majestad anunció el establecimiento de una Zona de Exclusión Marítima, en un radio de 200 millas náuticas medidas desde el centro de las islas Falkland, que se haría efectiva a todos los buques de guerra y naves auxiliares navales argentinas, a partir de las 04.00 GMT del 12 de abril. Inicialmente, la zona de exclusión fue sometida a vigilancia por submarinos que fueron desplegados con el fin de cubrir los accesos a Puerto Stanley y al Estrecho de San Carlos (Falkland Sound).

LA RECUPERACION DE GEORGIA DEL SUR

El 7 de abril, el jefe del Estado Mayor de la Defensa me ordenó planificar la recuperación de Georgia del Sur y desplegar las fuerzas necesarias para lograr este objetivo.

El capitán de navío B.G. Young, comandante del *HMS Antrim*, fue nominado comandante del Grupo Operativo asignado a dicha misión. Entre las otras unidades implicadas en esta fase de la operación se incluían el *HMS Endurance* y el *HMS Plymouth;* posteriormente, el *HMS Brilliant*, el *RFA Tidespring*, la *Compañia M* del *Batallón de Comandos* del *Regimiento Special Air Service* (SAS) y del *Special Boat Squadron* (SBS). Además, se ordenó al *HMS Conqueror* patrullar frente a la isla con el fin de impedir cualquier refuerzo de parte de los argentinos. Los aviones de reconocimiento marítimo *Victor* de la RAF, apoyados por los aviones-cisterna *Victor* y los *Nimrod*, barrieron las áreas marítimas desde Georgia del Sur hasta la costa argentina, entre los días 20 y 25 de abril, con el fin de dar la alerta temprana de los movimientos navales hostiles.

La primera fase de la operación contemplaba la infiltración de partidas de reconocimiento, a realizar tanto por intermedio de helicópteros como de embarcaciones menores. Esto se inició y se logró el 21 de abril, a despecho de las pesimas condiciones meteorológicas, del frío intenso y de vientos con ráfagas de hasta 70 nudos. Desgraciadamente, después de transcurridas veinticuatro horas de implacable ventisca, el destacamento del SAS hubo de ser retirado de Fortuna Glaciet. Dos helicópteros *Wessex*, que habían sido despachados para efectuar la evacuación, se estrellaron en condiciones de visión blanca *(white out)*, habiendo perdido sus pilotos todo punto de referencia y orientación. Un tercer *Wessex*, equipado con radar, mediante una extraordinaria demostración de pericia aérea, tuvo éxito en la recuperación del destacamento completo y de las tripulaciones de los helicópteros que se habían estrellado. Las fuerzas SAS fueron infiltradas nuevamente el 23 de abril, durante un período de calma temporal de la ventisca.

Al 25 de abril, el tiempo había mejorado lo suficiente como para desembarcar otras partidas de reconocimiento y efectuar salidas de helicópteros. Una búsqueda practicada por helicópteros ubicó al submarino argentino *Santa Fe* en la superficie, a cinco millas de distancia de Grytviken. Se le atacó con helicópteros equipados con misiles *AS-12* y con cargas de profundidad, lo que hizo que regresara averiado a Grytviken,

UNIDADES BRITANICAS PARTICIPANTES

Mandos

Comandante de las Fuerzas Operativas 317 y 324.
Almirante Sir John Fiedlhouse.

Comandante del Aire
Mariscal del Aire Sir John Curtiss.

2º Jefe de las Fuerzas Terrestres
General de División Sir Jeremy Moore. Desde el 21 de mayo: teniente general sir Richard Trant

Comandante de la Fuerza de Submarinos F.T. 324
Vicealmirante P.G.M. Herbert.

Comandante del Grupo Operativo 317.8
Contraalmirante Sir John Woodward

Brigada de Comandos III de la Real Infantería de Marina
General de Brigada J.H.A. Thompson

Brigada de Infantería V
General de Brigada M.J.A. Wilson.

Comodoro de Guerra Anfibia
Comodoro M.C. Clapp.

Comandante de la Unidad de Apoyo, isla Ascensión
Capitán de Navío R. McQueen.

REAL INFANTERIA DE MARINA

- *3th Commando Brigade Headquarters and Signal Squadron Royal Marines.*
- *40 Commando Royal Marines.*
- *42 Commando Royal Marines.*
- *45 Commando Royal Marines.*
- *Commando Logistic Regiment Royal Marines.*
- *3th Commando Brigade Air Squadron Royal Marines.*
- *1st Raiding Squadron Royal Marines.*
- *Special Boat Squadron Royal Marines.*
- *3th Commando Brigade Air Defence Troop Royal Marines.*
- *Y Troop Royal Marines.*
- *Field Records Office Drafting and Records Office Royal Marines.*
- *The Band of Her Majesty's Royal Marines Commando Forces.*
- *The Band of Her Majesty's Royal Marines Flaq Officer 3rd Flotilla.*

La bandera británica izada por la fuerza en las Malvinas, en el siglo pasado, vuelve a ondear otra vez en base a este mismo recurso tras el desembarco de la fuerza expedicionaria enviada desde la Metrópoli. En la foto, miembros del 40º batallón de "Royal Marines" izan la bandera en Port Howard.

Los mandos superiores de la "Operación Corporate". De izquierda a derecha, vicealmirante Peter Herbert, general de división Jeremy Moore, almirante Sir John Fieldhouse, autor de este trabajo, vicealmirante David Hallifax, mariscal del Aire Sir John Curtiss y contraalmirante Peter Hammersley.

tual de los astilleros, y se pintaron buques y aviones con el fin de ocultar los números absolutos y las marcas de identificación. Posteriormente, fue posible proporcionar a los buques que zarparon en apoyo de la operación un período limitado de entrenamiento especializado en la mar, orientado a las operaciones en el Atlántico Sur, bajo el control del Mando de Instrucción en la Mar, basado en Portland.

Las modificaciones practicadas a los aviones de la Real Fuerza Aérea, con el fin de adaptarlos para las operaciones a realizarse en el Atlántico Sur, crearon la necesidad de llevar a cabo un programa intensivo, tanto para la tripulación de los aviones como para el personal de apoyo. Hubo que preparar instructores adicionales de reabastecimiento en el aire para que, a su vez, ellos pudieran entrenar a los pilotos de los *Vulcan, Nimrod* y *Hercules*, en atención a que estos aviones habían adquirido una capacidad de la que antes carecían. Cada sistema de armas nuevo hubo de ser probado, y las tripulaciones instruidas en su empleo. Los pilotos de los aviones *Harrier GR3* también practicaron el uso de la rampa tipo *ski-jump* para el despegue desde portaaeronaves.

ISLA ASCENSION

Un factor clave en esta operación fue la isla Ascensión, situada a más de 3.700 millas náuticas del Reino Unido y a 3.300 millas de distancia de las islas Falkland. La isla Ascensión fue fundamental como base avanzada de despliegue, para reabastecer los buques de la *Fuerza Operativa* y proporcionarles provisiones, equipo y hombres que no pudieron ser embarcados antes de su apresurado zarpe del Reino Unido. Las rutas de transporte aéreo hacia la isla entraron en funciones el 2 de abril.

El aeropuerto de la isla, Wideawake, fue vital como cabezal aéreo de todos los aviones basados en tierra que operaban en apoyo de la Flota y de las Fuerzas Terrestres. No obstante disponer con instalaciones limitadas y un respaldo técnico y de servicios totalmente inadecuado, puesto que habitualmente atendía sólo tres movimientos cada semana, para lo que contaba con la dotación apropiada, fue convertido en un establecimiento militar completamente operacional, capaz de apoyar los destacamentos permanentes de hasta 17 aviones *Victor*, tres *Vulcan*, cuatro *Hercules*, cuatro *Nimrod*, dos aeronaves de defensa aéra y dos helicópteros de apoyo. Además, recibió el movimiento intensivo del transporte aéreo diario. La ingeniería necesaria, la manipulación de la carga, el carguío de armas y el apoyo administrativo transformaron al aeropuerto, en el plazo de tres semanas, de ser un establecimiento insignificante, a contar con más de ochocientos oficiales y personal de las tres Instituciones armadas.

La importancia fundamental de la isla Ascensión, para el éxito oportuno de la operación, significó que su vulnerabilidad frente a algún audaz ataque aéreo o a una operación anfibia clandestina no podía ser pasada por alto, tal como quedó posteriormente demostrado con el episodio del avión de transporte *Hercules* argentino equipado con bombas. Se instaló un radar de defensa aérea para apoyar a los aviones de caza, que inicialmente fueron los *Harrier GR3* armados con misiles, y posteriormente los *Phantom*. Un destacamento del Regimiento de la Real Fuerza Aérea proporcionó la defensa terrestre. La defensa marítima corrió por cuenta de un buque de vigilancia de la Real Armada y el patrullaje diario realizado por los aviones *Nimrod* en las áreas marítimas, hasta una distancia de 400 millas. Un buen número de buques mercantes argentinos fueron detectados en las cercanías de la isla, siendo vigilados por unidades aéreas y de superficie hasta su abandono del área.

Al producirse la caída de Puerto Stanley habían tenido lugar un total de 535 movimientos aéreos de ingreso a la isla, procedentes del Reino Unido. En él se incluían los *Hercules* y los *VC10* de la RAF y algunos aviones *Belfast* y *Boeing* fletados. Habían ingresado 23 helicópteros, 5.907 toneladas de cargamento y 5.242 pasajeros. Además de estas aeronaves de carga y de pasajeros, el personal de apoyo terrestre también manejó todas las aeronaves que operaron hacia el Sur en apoyo de la *Fuerza Operativa*. Los *Nimrod* efectuaron 111 salidas desde la isla; los *Hércules* 44 salidas de transporte de equipo esencial, armas, personal y correspondencia para la flota; y los aviones-cisterna *Victor* efectuaron 375 salidas en apoyo de 67 misiones que implicaban operaciones de largo alcance realizadas por aviones adaptados para el reabastecimiento en vuelo.

Desearía dejar constancia del generoso apoyo prestado por los residentes de la isla Ascensión, particularmente del Administrador de la isla, señor B.E. Pauncefort, del oficial de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos a cargo de Wideawake, teniente coronel W. Bryden y de los empleados de la firma operadora Pan American Airways. Entre estos últimos, el señor Donal Coffey merece una mención especial.

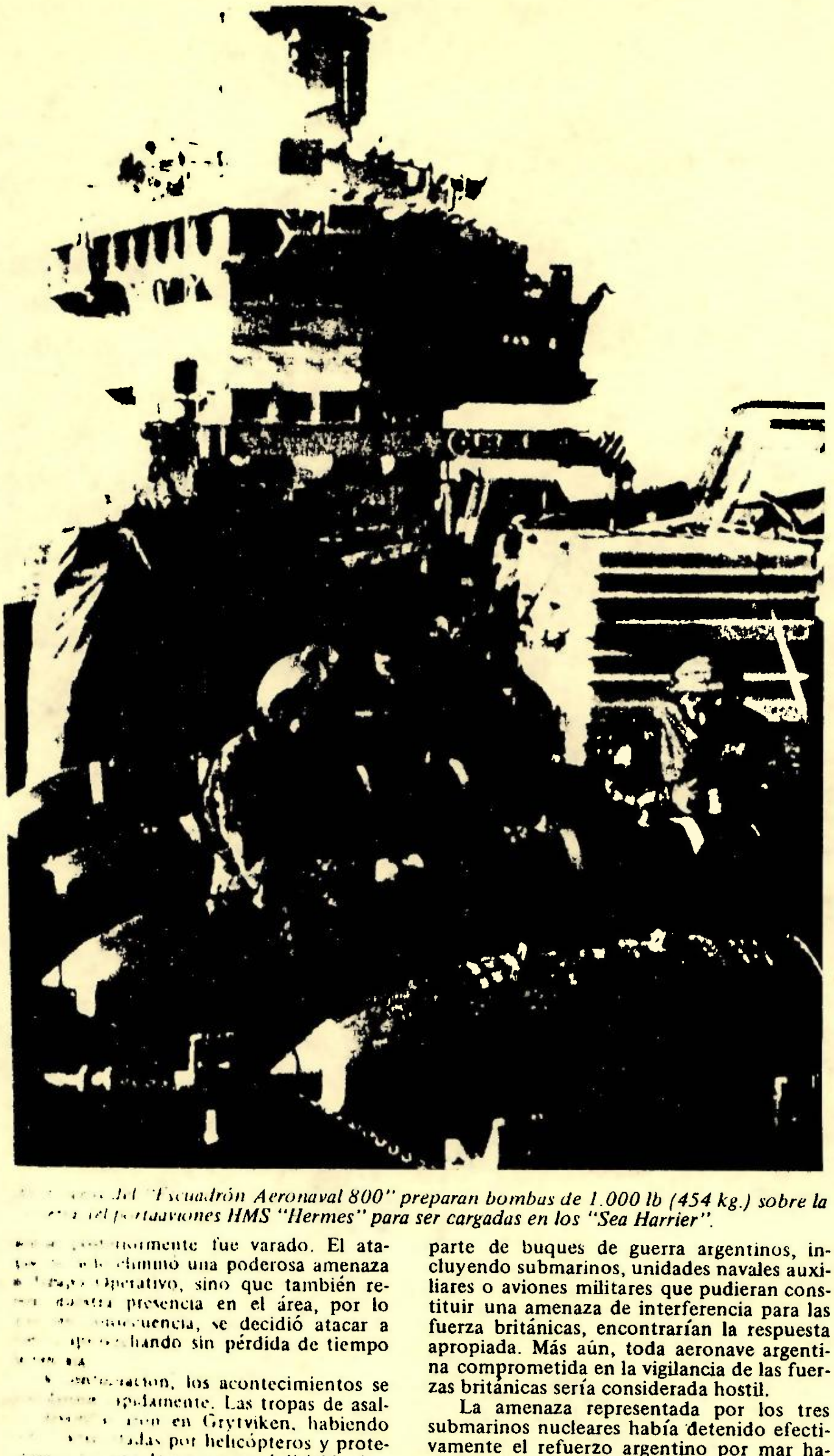
APOYO MEDICO

El *SS Uganda* fue requisado de sus funciones comerciales y designado buque-hospital, de acuerdo con el artículo 22 de la Convención de Ginebra, después de ser equipado en los astilleros de Gibraltar. Se acondicionó para el tratamiento y atención de hasta 300 heridos, junto con el personal médico suficiente como para cubrir todas las especialidades importantes. Una cierta cantidad de oficiales y personal de QARNNS (3) fueron embarcados como parte del complemento médico. Con el fin de cumplir totalmente con lo estipulado por la Convención, el buque fue declarado ante el Comité Internacional de la Cruz Roja, antes de zarpar de Gibraltar, y marcado tal como lo exigía la Convención.

Adicionalmente, tres buques hidrográficos, los *HMS Hecla, Herald* e *Hydra*, fueron convertidos en transbordadores de heridos, equipados para este efecto y declarados como buques-hospital, de acuerdo con la Convención de Ginebra. ▶

---

(3) *Queen's Alexandra Royal Navy Nursery Service.*—Servicio de Enfermeras Navales de la Reina Alejandra.



[illegible] del "Escuadrón Aeronaval 800" preparan bombas de 1.000 lb (454 kg.) sobre la [illegible] del portaaviones HMS "Hermes" para ser cargadas en los "Sea Harrier".

El capitán Dennis Scott-Masson fotografiado frente a su nave, el transatlántico SS "Canberra", que fue requisado como transporte de tropas para participar en la reconquista de las Malvinas.

[illegible] mente fue varado. El ata[illegible] eliminó una poderosa amenaza [illegible] Operativo, sino que también re[illegible] presencia en el área, por lo [illegible] consecuencia, se decidió atacar a [illegible] hando sin pérdida de tiempo [illegible]

[illegible] ación, los acontecimientos se [illegible] pidamente. Las tropas de asal[illegible] en Grytviken, habiendo [illegible] das por helicópteros y prote[illegible] de apoyo naval dirigido des[illegible] un oficial observador avanza[illegible] Artillería. Posteriormente, esa [illegible] as argentinas se rindieron, to[illegible] prisioneros. Las fuerzas [illegible] sufrieron bajas. A continua[illegible] Grytviken, los *HMS Ply*[illegible] fueron destacados para [illegible] en donde había un desta[illegible] de Marina argentinos. [illegible] cierta vacilación inicial, la [illegible] la bandera blanca el 26

[illegible] rendición se firmó a [illegible] el 26 de abril, [illegible] británico flameó [illegible] del Sur

[illegible] ZONA

[illegible]

parte de buques de guerra argentinos, incluyendo submarinos, unidades navales auxiliares o aviones militares que pudieran constituir una amenaza de interferencia para las fuerza británicas, encontrarían la respuesta apropiada. Más aún, toda aeronave argentina comprometida en la vigilancia de las fuerzas británicas sería considerada hostil.

La amenaza representada por los tres submarinos nucleares había detenido efectivamente el refuerzo argentino por mar hacia las islas, a partir del 12 de abril; pero con el propósito ulterior de detener el abastecimiento por aire, el 30 de abril el Gobierno británico declaró una Zona de Exclusión Total, al arribo de la fuerza de portaaviones. Esta zona era aplicable no sólo a los buques de guerra y unidades navales auxiliares argentinas, sino también a todo otro buque y avión que intentara prestar apoyo a la ocupación ilegal de las islas.

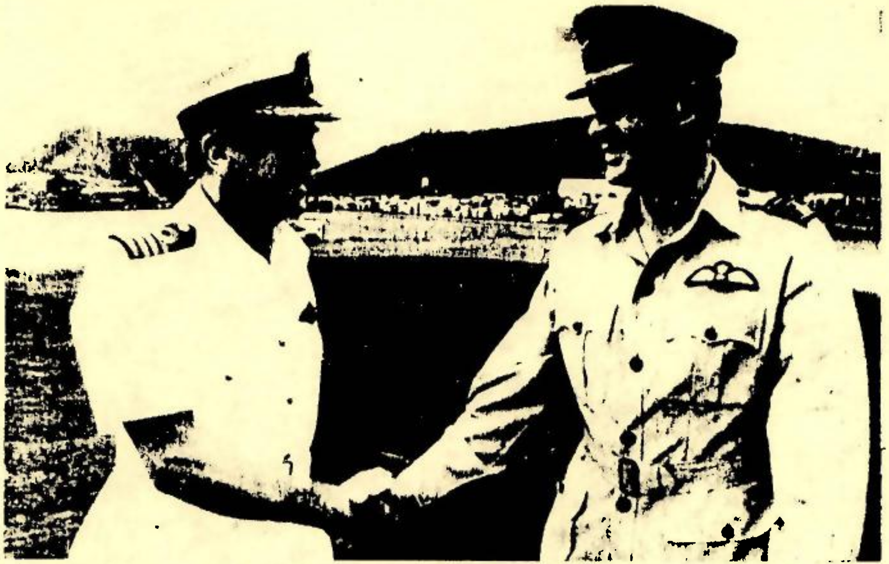
Las dificultades que suponen el mantemiento de un bloqueo total son considerables. Se ha sabido ahora que un buque de reabastecimiento argentino llegó hasta las islas y que la Fuerza Aérea argentina logró mantener un puente aéreo limitado, hasta poco antes de la rendición final. No obstante, políticamente, el establecimiento de una Zona de Exclusión Total era coherente con los esfuerzos del Gobierno por garantizar el retiro pacífico de las fuerzas argentinas, a la vez que militarmente inhibía la capacidad argentina de reforzar y reabastecer sus fuerzas y les limitaba en su movimiento.

También se consideró apropiado tomar medidas adicionales. De acuerdo con esto, el 7 de mayo el Gobierno británico informó al argentino que cualesquiera de sus buques de guerra o de sus aviones militares que fuera encontrado a más de 12 millas de distancia de la costa argentina sería tratado como hostil y se adoptarían las medidas apropiadas. Esta acción fue necesaria debido a la amenaza representada por la Aviación embarcada en su portaaviones y a la facilidad con que las fuerzas hostiles, amparadas por el mal tiempo, podían aproximarse a la *Fuerza Operativa* desde sus bases terrestres, a una distancia de 450 millas de las islas Falkland; un factor significativo para una fuerza que no contaba con el beneficio de una alerta temprara aerotransportada.

Si bien no se trató de una Zona de Exclusión, el 10 de mayo se instituyó un Area de Control Terminal con un radio de 100 millas náuticas en torno a la isla Ascensión, lo que fue notificado formalmente a la autoridad internacional competente; esta medida exigía la notificación previa de los vuelos hacia y desde la isla, al igual que de los sobrevuelos; en consecuencia, ayudando a la organización de la defensa aérea, al mismo tiempo que al control del tráfico aéreo.

LA INTENSIFICACION DE LAS OPERACIONES

En las primeras horas del 1 de mayo, un avión *Vulcan* de la RAF, que había salido de la isla Ascensión, inició la acción contra las fuerzas argentinas en las Falkland, mediante un bombardeo nocturno al aeropuerto de Puerto Stanley, abriendo cráteres en la pista. La salida, de dieciséis horas de duración, fue ▶



El capitán de navío de la "Royal Navy", Bob Mc Queen, y el coronel de la RAF, Jeremy Price, que tuvieron a su cargo los servicios de apoyo a la "British Task Force" que operó en la Malvinas, estrechándose la mano en el aeropuerto de la isla Ascensión, en el momento del relevo del primero.

apoyada por aviones-cisterna *Victor* y aviones *Nimrod*, y fue la primera de cinco misiones de los *Vulcan* dirigidas contra el aeropuerto y las instalaciones de radar adyacentes.

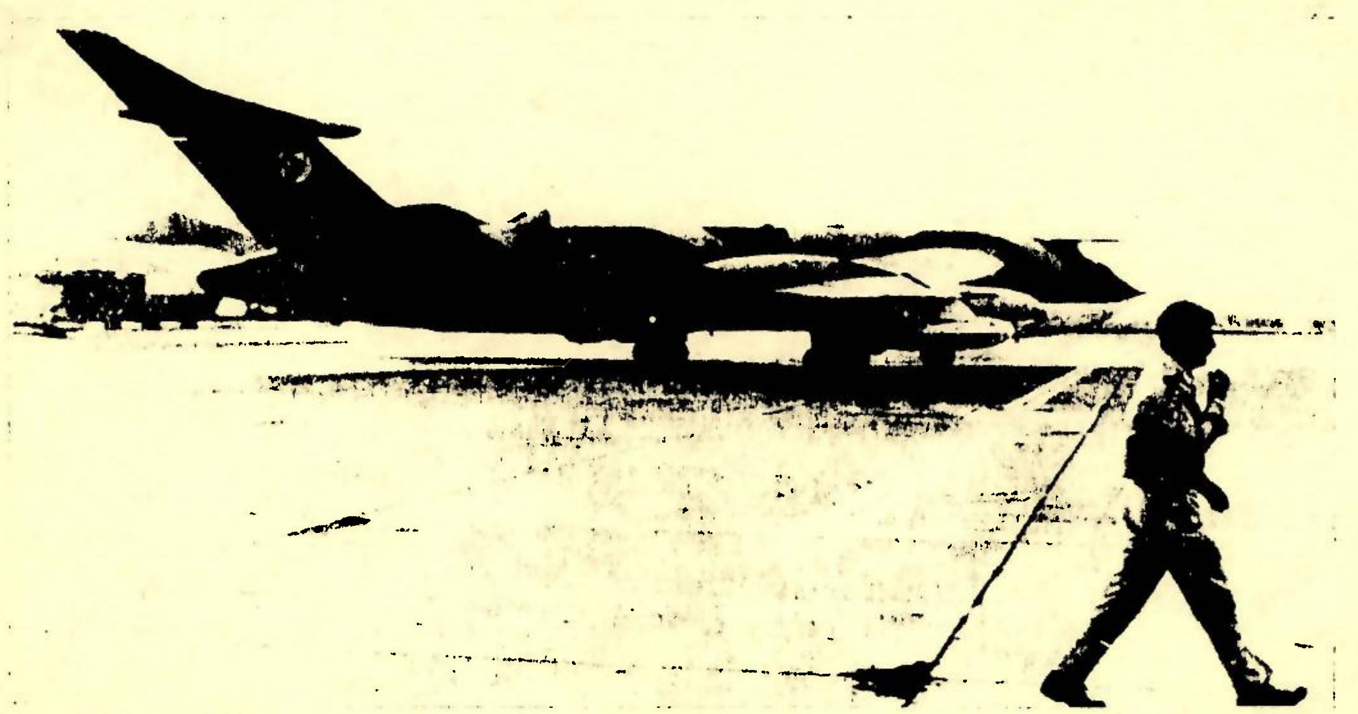
Posteriormente, aquella misma mañana, los *Sea Harrier* atacaron las pistas de aterrizaje en Puerto Stanley y también en Goose Green. Esa noche, el aeropuerto de Puerto Stanley estuvo sometido al bombardeo naval practicado por los *HMS Glamorgan, Arrow* y *Alcrity.* Este constituiría el patrón para las semanas que seguirían, con incursiones de los *Harrier* sobre el aeropuerto de Puerto Stanley y otros lugares, y bombardeos nocturnos efectuados por unidades de la flota. La intención de los ataques no era otra que la de impedir el uso de los campos aéreos a las fuerzas argentinas y deteriorar su estado de preparación, su moral y capacidad de alerta. A comienzos de mayo, la primera de muchas patrullas de reconocimiento de los SAS y los SBS desembarcó en las Falkland. Esta patrulla, y las que la siguieron, utilizaron helicópteros o embarcaciones menores procedentes de los buques de superficie y del submarino *HMS Onyx.* Durante las tres semanas siguientes, estas patrullas pudieron recolectar información vital para los preparativos del desembarco principal. Bajo condiciones extremadamente rigurosas, permanercieron sin ser detectadas durante el transcurso de todo el período.

El 2 de mayo, el crucero argentino *General Belgrano,* y dos destructores, fueron detectados al Sur de las *Falkland* por el *HMS Conqueror.* La fuerza enemiga se hallaba en una posición que representaba un serio peligro para un buen número de nuestros buques que se encontraban comprometidos en operaciones frente a las Falkland, mientras que otras unidades de superficie argentinas se encontraban haciendo el contrapeso hacia el Norte. Era una amenaza que no podía pasarse por alto y, en consecuencia, se dio orden al *HMS Conqueror* de atacar al *General Belgrano* con torpedos. Dos de ellos hicieron impacto en el crucero, que se hundió pocas horas después. Durante el transcurso de más de dos horas, los destructores argentinos llevaron a cabo varios ataques con cargas de profundidad contra el *HMS Conqueror,* sin éxito alguno, y a continuación se retiraron. Más adelante regresaron a rescatar sobrevivientes. El costo en vidas humanas fue mi preocupación constante durante todo el curso de la campaña, y, en consecuencia, ordené al *HMS Conqueror* no atacar a los buques comprometidos en las operaciones de rescate.

El hundimiento del *General Belgrano* constituyó una clara demostración de la capacidad de un submarino nuclear y probó tener un efecto saludablemente importante sobre la conducta de las futuras operaciones argentinas. Después de este ataque, las fuerzas navales de superficie argentinas permanecieron dentro de las 12 millas náuticas de distancia de su costa, por el resto de la campaña. La efectividad del submarino nuclear no se limitó a la remoción de esta amenaza, puesto que, adicionalmente, patrullaron las cercanías de la costa de Argentina continental y proporcionaron inteligencia de inmenso valor a nuestras fuerzas en la Zona de Exclusión Total, acerca del movimiento aéreo y de los probables ataques aéreos.

Posteriormente, el 3 de mayo, una patrullera argentina hizo fuego sobre un helicóptero *Sea King.* En vista de ello, helicópteros *Lynx,* armados con misiles *Sea Skua,* atacaron dicha unidad, la que alcanzada, hizo explosión y se hundió. Una segunda patrullera fue también atacada y averiada por misiles lanzados por helicópteros (ver *DEFENSA* núm. 59).

Estos sucesos se vieron empañados el 4 de mayo por la pérdida del *HMS Sheffield.* Estando estacionado a alrededor de sesenta millas de la costa Sudeste de las islas Falkland, cumpliendo una misión de piquet radar antiaéreo fue atacado por dos misiles *Excoet* lanzados por dos aviones *Super Etèndard.* Un misil lo impacto en la banda de estribor y entró por el centro. Después de cuatro horas y media, durante las cuales la tripulación combatió el feroz incendio, sumida en una densa humareda negra y acre, el comandante, muy a su pesar, tuvo que dar la orden de abandonar el buque. Veinte tripulantes perdieron la vida en el ataque, pero 236 fueron recuperados sanos y salvos por otros buques y helicópteros de la *Fuerza Operativa.* Son particularmente dignos de elogio los esfuerzos realizados por el *HMS*



Uno de los "Victor K-2" de reabastecimiento en vuelo del "Escuadrón 57" de la RAF fotografiado a su paso por el aeropuerto de Dakar, en Senegal, para repostar.

Fusileros del 1^{er} batallón de "Guardias Galeses" (Brigada de Infantería V) comprueban la munición de 7,62 mm. para ametralladoras durante los preparativos llevados a cabo en su base de Pirbright Barraks antes de partir hacia la zona de operaciones.

Arrow en la operación de rescate. El *HMS Sheffield* se hundió, finalmente, el 10 de mayo al ser remolcado con mar gruesa.

En las semanas que precedieron al desembarco principal, hubo una actividad constante desarrollada por los buques y aviones de la *Fuerza Operativa,* y el 4 de mayo se llevó a cabo una segunda incursión de los *Vulcan* contra el aeropuerto de Puerto Stanley. Tres *Sea Harrier* atacaron la pista de aterrizaje de Goose Green, infligiendo daños, pero sufriendo la pérdida de una aeronave; la primera de estas pérdidas que se podía atribuir a la acción enemiga. El 6 de mayo hubo que lamentar la pérdida de dos *Sea Harrier* del *HMS Invincible;* ambos pilotos murieron. Este accidente no fue de responsabilidad de la acción enemiga.

El almirante Woodward continuó enérgicamente cumpliendo el bloqueo mediante el ataque a las unidades de superficie enemigas. El 9 de mayo, el buque pesquero *Narval,* actuando, sin duda alguna, como buque recolector de inteligencia, en la vecindad del grueso de la *Fuerza Operativa*, fue ametrallado por los *Sea Harrier.* Posteriormente fue abandonado por su tripulación y se hundió, pese a los esfuerzos por salvarlo de una partida de abordaje procedente del *HMS Invincible.* Los sobrevivientes fueron rescatados y posteriormente repatriados.

La noche del 11 de mayo el *HMS Alacrity,* en tránsito hacia el Estrecho de San Carlos (Falkland Sound), descubrió al transporte *Isla de los Estados* frente a Puerto Howard. Se lanzo un proyectil iluminador, y al rehusar deternerse fue alcanzado posteriormente por fuego de artillería naval de 114 mm., estalló y se hundió. Había estado transportando combustible para reabastecer las guarniciones argentinas. Cinco días después, el 16 de mayo, dos buques de transporte, el *Bahía Buen Suceso* y el *Río Carcarañá,* fueron atacados por los *Sea Harrier,* siendo averiados y quedando inmovilizados. También fueron atacados la patrullera argentina *Islas Malvinas* y el buque de cabotaje *Monsunen,* que pertenecía a la Falkland Islands Company, siendo este último, por consiguiente, recuperado y puesto al servicio de las fuerzas británicas.

El 9 de mayo, un helicóptero *Puma* fue derribado por un misil *Sea Dart* lanzado desde el *HMS Coventry.* El 12 de mayo se produjo el primer ataque aéreo argentino sobre los buques de la *Fuerza Operativa,* desde el hundimiento del *HMS Sheffield.* Dos oleadas de aviones A-4 *Skyhawk* atacaron a los buques *HMS Brilliant* y *HMS Glasgow.* Tres aviones resultaron destruidos, dos por misiles *Sea Wolf* procedentes del *HMS Bri-*

▶

Los cañones han dejado de tronar y la guerra muestra su feo rostro en los cementerios de campaña. La tumba del teniente coronel Jones, del 2º batallón del Regimiento Paracaidista.

BUQUES DE LA ROYAL NAVY PARTICIPANTES EN LA OPERACION CORPORATE

Buques	*Cruce del paralelo 35°S (*)*
F-171 *HMS Active*	23 de mayo
F 174 *HMS Alacrity*	25 de abril
F-172 *HMS Ambuscade*	18 de mayo
F-57 *HMS Andromeda*	23 de mayo
F-170 *HMS Antelope*	18 de mayo
D-18 *HMS Antrim*	18 de abril
F-184 *HMS Ardent*	13 de mayo
F-65 *HMS Argonaut*	13 de mayo
F-173 *HMS Arrow*	20 de abril
F-185 *HMS Avenger*	23 de mayo
F-90 *HMS Brilliant*	20 de abril
D-23 *HMS Bristol*	23 de mayo
F-88 *HMS Broadsword*	25 de abril
D-108 *HMS Cardiff*	23 de mayo
D-118 *HMS Coventry*	20 de abril
HMS Dumbarton Castle	13 de junio
A 171 *HMS Endurance*	No válido en este caso
D-89 *HMS Exeter*	19 de mayo
L-10 *HMS Fearless*	13 de mayo
D-19 *HMS Glamorgan*	25 de abril
D-88 *HMS Glasgow*	20 de abril
A-133 *HMS Hecla*	10 de mayo
A-138 *HMS Herald*	15 de mayo
R-12 *HMS Hermes*	25 de abril
– Escuadrón Aeronaval 800	–
– Escuadrón Aeronaval 826	–
A-144 *HMS Hydra*	15 de mayo

Buques	*Cruce del paralelo 35°S (*)*
L-11 *HMS Intrepid*	13 de mayo
R-05 *HMS Invincible*	25 de abril
– Escuadrón Aeronaval 801	–
– Escuadrón Aeronaval 820	–
HMS Leeds Castle	17 de mayo
F-45 *HMS Minerva*	23 de mayo
F-127 *HMS Penelope*	23 de mayo
F-126 *HMS Plymouth*	18 de abril
D-80 *HMS Sheffield*	25 de abril
F-101 *HMS Yarmouth*	25 de abril
Submarinos	
S-105 *HMS Conqueror*	
S-106 *HMS Courageous*	
S-21 *HMS Onyx*	
S-111 *HMS Spartan*	
HMS Splendid	
S-102 *HMS Valiant*	
Barreminas (pesqueros requisados y transformados	
HMS Cordella	18 de mayo
HMS Farnella	18 de mayo
HMS Junella	18 de mayo
HMS Northella	18 de mayo
HMS Pict	18 de mayo

(*) La latitud 35° Sur es el límite norte del litoral argentino.

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

ASI VENCIMOS

Los "Royal Marine Commandos", a bordo del HMS "Fearless", zarpan de Portsmouth rumbo al Atlántico Sur.

Un cañón Bofors de 40 mm. montado en el buque mercante "ro-ro" MV "Elk".

'iant y el tercero de ellos se estrelló en un intento de escapar. En la segunda oleada, el *HMS Glasgow* fue impactado por una bomba, que infligió averías en las máquinas, pero que no estalló.

En la isla Pebble, durante la noche del 14-15 de mayo, una partida de incusión del SAS, apoyada por fuego de artillería de diversión procedente del *HMS Glamorgan*, certeramente dirigido por un oficial observador avanzado de la Real Artillería, destruyó un depósito provisional de municiones, provisiones y 11 aviones, incluyendo seis aviones de ataque terrestre IA-58 *Pucará*. La partida de incursión fue rescatada, habiendo experimentado sólo bajas menores.

Durante el transcurso de todo el período que he descrito, la actividad diplomática continuó en Londres, Buenos Aires, Washington y Nueva York, en un esfuerzo por encontrar una solución satisfactoria para ambas partes. El problema fundamental, es decir, que el pueblo de las islas Falkland tenía el derecho a elegir bajo qué gobierno deseaba vivir, resultó cada vez más difícil de transar. Las esperanzas de una solución de compromiso brillaron efímeramente, para extinguirse sólo ante el rechazo argentino de aceptar este principio de autodeterminación. Fue sólo como un último recurso, cuando quedó muy en claro que no se podía lograr una solución pacífica, que se tomó la decisión de reconquistar el soberano territorio británico por la fuerza de las armas, y recibí instrucciones de tomar posesión de las islas Falkland.

LAS FUERZAS TERRESTRES

El 3 de abril se me asignó para esta operación la *Brigada de Comandos III* de la Real Infantería de Marina, al mando del general de brigada J.H.A. Thompson. El 3 de abril se agregó el III batallón del *Regimiento Paracaidista*, al igual que ocho vehículos blindados ligeros de reconocimiento FV-101 *Scorpion* de los *Blue and Royals* y la *Batería T* del Regimiento Antiaéreo nº 12 de la Real Artillería, equipada con misiles *Rapier*.

Esta fuerza, de alrededor de 5.500 hombres, zarpó desde el Reino Unido el 6 de abril en el buque de asalto anfibio *HMS Fearless*, cuatro barcazas de desembarco logístico, el *SS Canberra* y el *MV Elk*. En la isla Ascensión se unieron posteriormente a estos buques el buque de asalto anfibio *HMS Intrepid*, el *RFA Sir Tristam*, el *MV Norland* y el *MV Europic Ferry*, llevando a bordo al segundo batallón del *Regimiento Paracaidista* y un grupo de campaña del *Regimiento 29* de la Real Artillería. Las fuerzas de desembarco iniciales se encontraban completas, y todas las unidades se ejercitaron juntas, por primera vez, en la isla Ascensión.

Debido al aumento sostenido de las tropas de ocupación argentinas, después que la fuerza principal hubo zarpado se decidió el despliegue adicional de fuerzas terrestres desde el Reino Unido. La fuerza elegida para este efecto, la *Brigada de Infantería V*, al mando del general de brigada M.J.A. Wilson, que ya había agregado dos de su batallones a la *Brigada de Comandos III*, pero que había retenido al primer batallón del *7th Duke of Edinburgh's Own Gurkha Rifles*, fue reforzada por el *II Batallón de Scots Guards*, el *I Batallón de Welsh Guards* (4) y numeroso armamento y servicios de apoyo. Después de un período de dos semanas de intensa preparación en Gales del Sur, y reequipados y reorganizados sustancialmente, 3.200 hombres zarparon desde Southampton el 12 de mayo, a bordo del *RMS Queen Elizabeth II*; los equipos principales habían zarpado los días 8 y 9 de mayo a bordo del *MV Nordic Ferry* y del *MV Baltic Ferry*.

Para entonces, el total general de las fuerzas terrestres que me habían sido asignadas para recapturar las islas Falkland ascendía a 10.500 hombres.

Se prepararon para su tránsito marítimo y se embarcaron a bordo del *SS Atlantic Conveyor* cuatro helicópteros CH-47C *Chinook*, destinados a proporcionar una movilidad vital a las tropas y al equipo en la batalla terrestre. El 6 de mayo también se unieron al *SS Atlantic Conveyor* seis aviones *Harrier* de la RAF del *Escuadrón* de apoyo cercano. Estos *Harrier* fueron transferidos a bordo del *HMS Hermes*, el 18 de mayo. Ocho *Sea Harrier* del *Escuadrón Aeronaval 809* fueron también embarcados y transferidos al *HMS Invincible* y *HMS Hermes*, entre los días 18-20 de mayo. El *Escuadrón 63* del Regimiento de la RAF, armado con SAM *Rapier* acompañó a la *Brigada de Infantería V*.

SELECCION DE LA CABEZA DE PLAYA

Siempre se partió de la base de que, debido a su papel vital como sede del Gobierno y como único centro de comunicaciones, Puerto Stanley era la llave de la victoria; aquél que retuviera Puerto Stanley retendría las Falkland. En consecuencia, el propósito era asegurarse lo antes posible la capital, alrededor de la cual los argentinos habían concentrado la mayor parte de sus fuerzas.

Era importante seleccionar un área adecuada para el salto anfibio lo más cerca

---

(4) *Fusileros Gurjas del Propio Duque de Edinburgo, Guardias Escoceses y Guardias Galeses.*

Los comandantes del HMS "Hermes", capitán de navío Lyn Myddleton, a la izquierda, y del HMS "Invincible", capitán de navío Jeremy Black, conferencian a bordo del buque insignia sobre las operaciones en curso.

posible de Puerto Stanley, debido a que el movimiento a campo través es muy difícil y las condiciones meteorológicas no favorecían las operaciones con helicópteros. Sin embargo, el peligro fundamental que existía en la selección de un área de asalto demasiado próxima a la capital estaba en que podría facilitar a los argentinos el lanzamiento de un contraataque contra la cabeza de playa, antes de que ésta estuviera firmemente establecida. No contaba con las fuerzas necesarias como para conducir un desembarco con oposición.

Pese a que era imposible seleccionar un lugar que fuera completamente inmune a los ataques aéreos, los transportes de tropas y sus escoltas tenían que recibir protección, por lo menos frente a los misiles *Exocet*. La efectividad de este misil se reduce en gran parte si sus blancos probables están protegidos desde tierra. La fuerza anfibia también requería aguas profundas. Después de evaluar todos estos factores, incluyendo la ventaja antisubmarina, se eligió la bahía de San Carlos para realizar el asalto anfibio. Se encuentra rodeada de cerros, con un fondeadero profundo, relativamente protegida y la fuerza enemiga de tamaño significativo más próxima estaba en Darwin-Goose Green, a mas de 24 kilómetros de distancia.

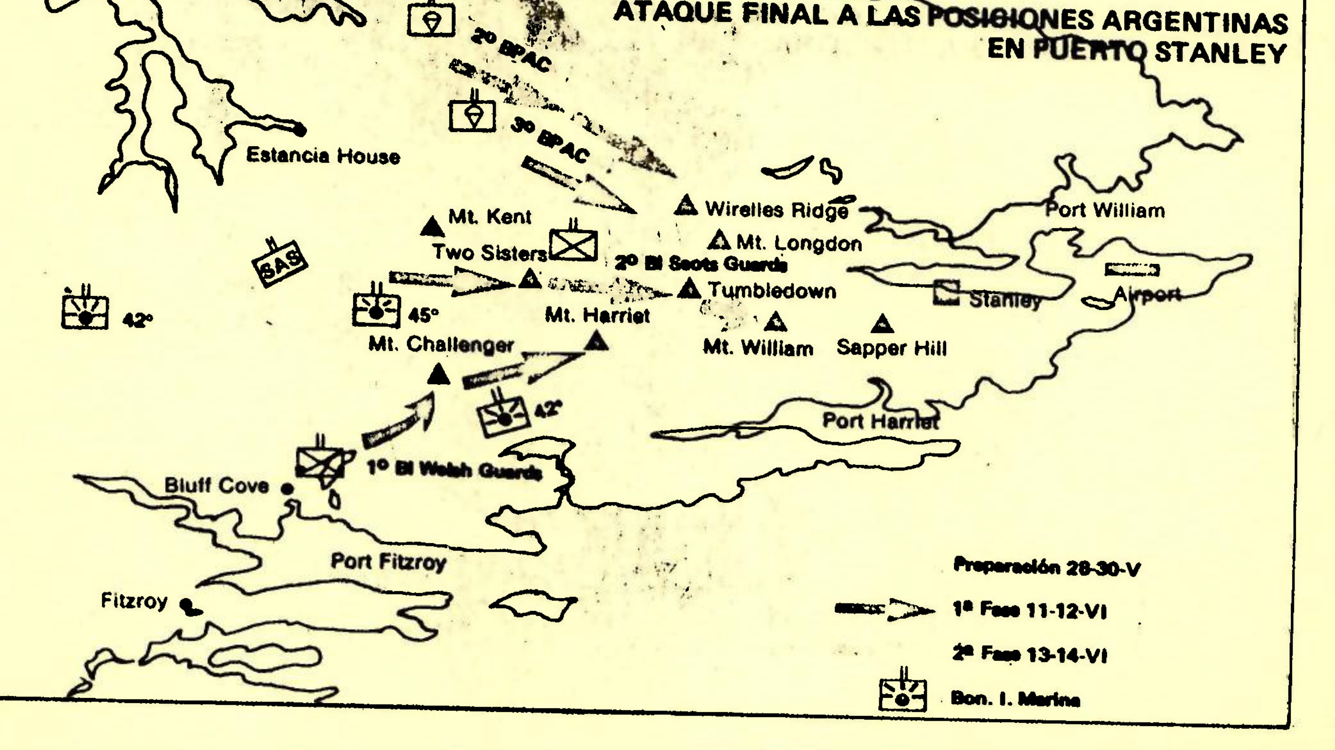
Estaba sumamente consciente de los riesgos que implicaba un desembarco por la fuerza. Pese al cuidado con el que se había seleccionado el área de desembarco, la pérdida de un blanco del prestigio del *SS Canberra*, y sus tropas embarcadas, habría puesto en peligro todo el plan de asalto anfibio. En consecuencia, mis comandantes tuvieron que planear el asalto con el fin de reducir el elemento riesgo a un mínimo aceptable. Esto se logró a través de diferentes medios. La atención más cuidadosa se otorgó a la disposición de las tropas y del equipo embarcados. Las operaciones de cubierta a cubierta, es decir, el movimiento de hombres y de material de un buque a otro, ya había constituido un rasgo esencial de los preparativos en la mar durante la travesía al sur.

Este procedimiento se intensificó durante la semana anterior al desembarco, con el fin de estar seguros de que los efectivos fueran desplegados positivamente con el menor riesgo posible. Pese a las dificultades con que se efectuaron estas operaciones, a menudo en pésimas condiciones meteorológicas, sólo hubo una perdida importante. De manera trágica, el 19 de mayo, un helicóptero *Sea King*, mientras se encontraba comprometido en operaciones de traslado de hombres, golpeó una inmensa ave marina y se precipitó de inmediato al mar. Murieron dieciocho hombres del SAS y tres oficiales de la *Royal Navy*.;

Otros factores adicionales, esenciales para el éxito del desembarco, fueron el tiempo y la cautela practicada por los buques durante su travesía por la Zona de Exclusión Total. Se impuso el silencio radio durante todo el transcurso de este período, y tal como se había pronosticado, el mar permenció en calma, permitiendo la continuación de las operaciones de traslado de hombres y material de un buque a otro: sin embargo, la visibilidad quedó restringida a dos o tres millas, protegiendo así a la fuerza de un ataque aéreo argentino. Finalmente, era importante tratar de engañar al enemigo en relación con nuestras verdaderas intenciones, mediante la concentración de la actividad en áreas alejadas de la bahía de San Carlos.

EL DESEMBARCO

De este modo, en las primeras horas del 21 de mayo los buques *HMS Fearless, HMS Intrepid, RFA Stromness, RFA Sir Galahad, RFA Sir Geraint, RFA Sir Tristam, RFA Sir Lancelot* y *RFA Sir Percival*, junto con el *SS Canberra* y el *MV Europic Ferry*, en los que iba embarcada la *Brigada de Comandos III* de la Real Infantería de ▶



ATAQUE FINAL A LAS POSICIONES ARGENTINAS EN PUERTO STANLEY

[illegible] CIMOS

[illegible] cautelosamente en el estr[illegible] Carlos (Falkland Sound). A las [illegible] comenzó el desembarco, [illegible] portadas [illegible] a la playa en [illegible] de asalto procedentes de los [illegible] alt[illegible] HMS Fear[illegible] [illegible]

[illegible] de la Brigada de [illegible] a de Ma[illegible]

[illegible] establec[illegible] [illegible] [illegible] del resto [illegible] asalto, [illegible]

Al atardecer, mientras continuaba el flujo buque-playa, se unieron a este ir y venir los helicópteros del Grupo de Operación Naval. Estando ya por terminar el día, se habían desembarcado con todo éxito más de tres mil hombres y casi mil toneladas de provisiones y equipos. El Escuadrón de Sanidad del *Regimiento Logístico de Comandos*, apoyado por equipos quirúrgicos navales y elementos de la *16 Unidad de Ambulancias de Campaña* del HAMC, instaló un importante Puesto de Socorro en una planta refrigeradora en desuso en Bahía Ajax.

El objetivo de realizar un desembarco sorpresa había sido logrado, y aunque [illegible] estaba recién establecida, la cabeza de playa [illegible] había constituido prácticamente [illegible] oposición terrestre o aérea. No obstante, [illegible] posteriormente, dos helicópteros *Gazelle* [illegible] derribados por fuego terrestre del [illegible]. Durante las primeras horas de la [illegible] 21 de mayo comenzaron las incur[illegible] previstas. Los buques de guerra [illegible] estrecho de San Carlos (Falkland [illegible] charon valerosamente y soporta[illegible] reñido del ataque protegiendo las [illegible]. Alrededor de quince aviones fueron derribados por los *Harrier* de la RAF, y [illegible] los buques de guerra de apoyo fu[illegible] alcanzados. El *HMS Antrim* [illegible] impactado en la popa por una bomba [illegible] explosionó. El *HMS Arg[illegible]* fue [illegible] alcanzado por dos bombas que [illegible] que causaron la muerte de los [illegible] de la tripulación y le infligieron [illegible] averías como para impedirle [illegible]. El *HMS Ard[illegible]* [illegible] mente [illegible] atacado [illegible] en [illegible] bas que [illegible] causándole [illegible] hicie[illegible] mente [illegible] mie[illegible] ación [illegible] de [illegible] buque [illegible] de San Carlos [illegible] en general, sin [illegible] ños, [illegible] agitado día de [illegible] carga, el [illegible] noche.

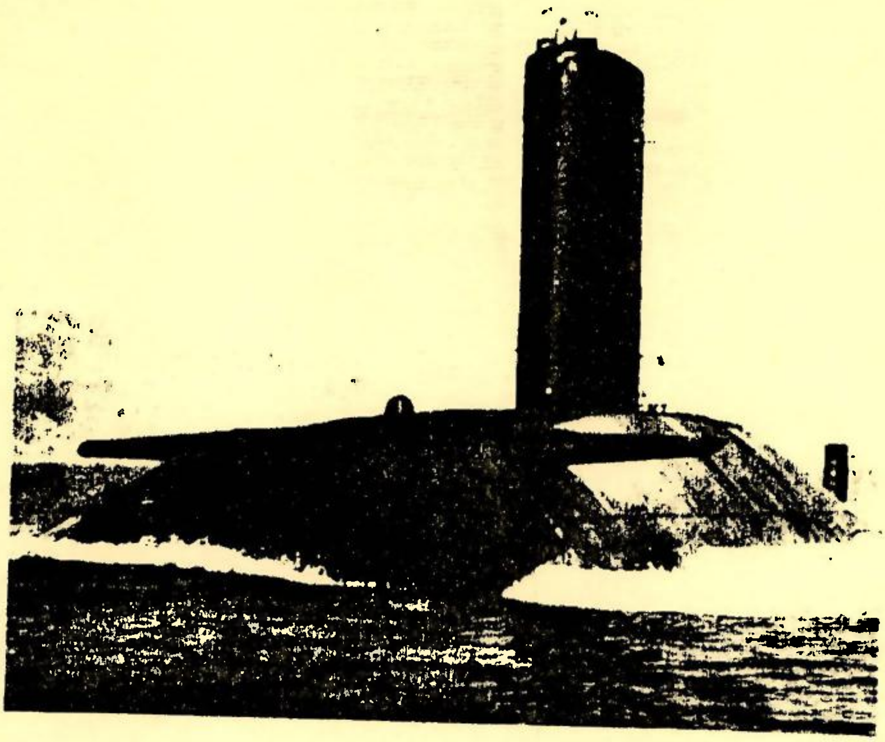
[illegible] ONSOLIDACION

[illegible] día siguiente continuó el fortale[illegible] [illegible] de la cabeza de playa

El comandante de Infantería d[illegible] Sheridan, jefe del [illegible] 42 Marin[illegible] que reconquistó la isla de [illegible]

No así las incursion[illegible] obstante, el 23 de [illegible] anudaron nuevamente [illegible] aéreos y más buque[illegible] cluyendo el *HMS A*[illegible] bas entró por [illegible] instantánea de [illegible] explosionó. Los [illegible] fue[illegible] desactivarla resulta[illegible] ción consiguie[illegible] los miembros [illegible] [illegible] briente gra[illegible] [illegible] generado [illegible]

a9



El submarino nuclear HMS "Conqueror", que hundió, ingloriosamente, al viejo crucero argentino ARA "General Belgrano".

tuvo que ser abandonado. Posteriormente se hundió, pero el resto de su tripulación sobrevivió. También se perdió una *Sea Harrier*, al estallar poco después de su despegue del *HMS Hermes*, muriendo su piloto. Pero este mismo día los argentinos perdieron por lo menos diez aviones de ataque más.

Continuó la consolidación de hombres y material. Los miembros del Real Regimiento de Ingenieros habían trabajado de manera incansable para mejorar el acceso a las playas, y al finalizar el tercer día, 24 de mayo, se habían desembarcado 5.500 hombres, junto con 5.000 toneladas de municiones y provisiones. Una mención particular merece el papel de apoyo desempeñado por el *MV Elk*. Durante todo el transcurso de este período transportó enormes cantidades de municiones hacia las áreas de desembarco, en algunas oportunidades corriendo un riesgo considerable, si bien necesario, por los ataques aéreos. Era literalmente una bomba flotante, transportando algunas veces 2.500 toneladas de municiones a bordo.

El 25 de mayo era el Día Nacional de Argentina y se preveía un esfuerzo importante de parte de su Fuerza Aérea. En un comienzo, estos temores parecieron no tener fundamento. Sólo una incursión penetró hasta el área del estrecho de San Carlos (Falkland Sound), donde no causó ningún daño; sin embargo, uno de los aviones fue derribado por un misil *Sea Dart*. También fueron derribados otros siete aviones más por dos misiles *Sea Dart* lanzados desde el *HMS Coventry*, dos por misiles *Seacat* lanzados por el *HMS Yarmouth*, y tres por misiles *Rapier* lanzados desde la playa. No obstante, a media tarde, los elementos de defensa aérea avanzada del Grupo Operativo fueron blanco de un ataque aéreo a bajo nivel realizado con mucha determinación. El *HMS Broadsword* sufrió averías superficiales y el *HMS Coventry* fue impactado por varias bombas que explotaron en la sala de máquinas o cerca de ella. Se dio vuelta de campana poco después del ataque, con la pérdida de 19 de sus tripulantes.

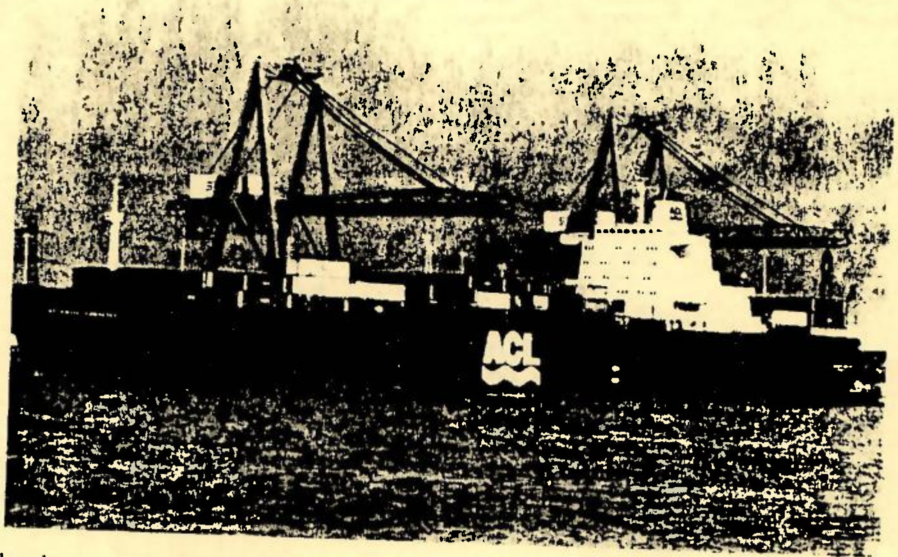
También en este mismo día, el *SS Atlantic Conveyor*, con un cargamento de helicópteros, equipo y provisiones de apoyo, entre el que se incluía material necesario para establecer una pista aérea de vanguardia para helicópteros y *Harrier*, navegaba junto a la fuerza principal hacia el Este de las Falkland, rumbo a San Carlos. Una hora antes de la puesta del sol, la fuerza recibió una comunicación de alerta acerca de un ataque de aviones argentinos armados con misiles *Exocet*. Los buques adoptaron las contramedidas apropiadas, pero el *SS Atlantic Conveyor* fue acertado y se incendió. El fuego se expandió rápidamente y una hora después de producido el ataque tuvo que ser abandonado. Murieron tres marineros navales y nueve oficiales y tripulantes mercantes, incluyendo el capitán.

La Fuerza Aérea argentina, a pesar de sus pérdidas, persistió en sus ataques en el área de San Carlos, pero a esta altura de la situación la presencia en tierra de los sistemas de misiles *Rapier* y *Blowpipe* y el fuego efectivo de armas menores, procedente de los buques y de la playa, constituían una oposición potencial. En forma similar continuaron los ataques contra las unidades en la mar. El 30 de mayo, el grupo de portaaviones que se había desplazado más cerca de ▶

EJERCITO

Dos secciones de *The Blues and Royals.*
4th Field Regiment Royal Artillery (menos una batería).
12th Air Defence Regiment Royal Artillery (menos una batería).
29th Commando Regiment Royal Artillery.
Elementos del *43 Air Defence Battery, 32nd Guided Weapons Regiment Royal Artillery.*
Elementos del *49 th Field Regiment Royal Artillery.*
Elementos del *Royal School of Artillery Support Regiment.*
Elementos del *33 Engineer Regiment.*
36 Engineer Regiment (menos una compañía).
Elementos del *38 Engineer Regiment.*
59 Independent Commando Squadron Royal Engineers.
Elementos del *Military Works Force.*
Elementos del *Postal and Courier Regiment Royal Engineers.*
Elementos del *14th Signal Regiment.*
Elementos del *30th Signal Regiment.*
5th Infantry Brigade Headquarters and Signal Squadron.
Elementos del *602 Signal Troop.*
2nd Battalion Scots Guards.
1st Battalion Welsh Guards.
1st Battalion 7th Duke of Endinburgh's Own Gurkha Rifles.
2nd Battalion The Parachute Regiment.
3rd Battalion The Parachute Regiment.
Elementos del *22nd Special Air Service Regiment.*
656 Squadron Army Air Corps.
Elementos del *17 Port Regiment Royal Corps of Transport.*
Elementos del *9 Transport and Movements Regiment Royal Corps of Transport.*
Elementos del *47 Air Despatch Squadron Royal Corps of Transport.*
407 Troop Royal Corps of Transport.
Elementos del *The Joint Helicopter Support Unit.*
16 Field Ambulance Royal Army Medical Corps.
Elementos del *19 Field Ambulance Royal Army Medical Corps.*
Elementos del *9 Ordnance Battalion Royal Army Ornance Corps.*
81 Ordnance Company Royal Army Ordnance Corps.
10 Field Workshop Royal Electrical and Mechanical Engineers.
Elementos del *70 Aircraft Workshops Royal Electrical and Mechanical Engineers.*
Elementos del *160 Provost Company Royal Military Police.*
6 Field Cash Office Royal Army Pay Corps.
601 Tactical Air Control Party.
602 Tactical Air Control Party.
603 Tactical Air Control Party.

En la cubierta de vuelo del HMS "Hermes" vemos, a la izquierda, al vicealmirante John "Sandy" Woodward, comandante de la "Fuerza Operativa 317.8".



El "Atlantic Conveyor" que, cargado de valiosísimo material, entre el que figuraban varios helicópteros CH-47 "Chinook", fue echado a pique por los pilotos argentinos. Los "Sea Harrier" habían sido transferidos poco antes al HMS "Hermes".

las islas Falkland, con el fin de cubrir la aproximación de los buques que transportaban las tropas de la *Brigada de Infantería V*, fue atacado por aviones *Super Etèndard* y *Skyhawk*. Lanzaron una cierta cantidad de misiles *Exocet*, pero se les pudo desviar y explosionaron sin causar daño. Fueron derribados tres de los *Skyhawk* dos de ellos por misiles *Sea Dart*, el tercero por fuego de artillería de 114 mm.

LA PROGRESION HACIA EL INTERIOR

Los días 26-27 de mayo, la *Brigada de Comandos III* de la Real Infantería de Marina comenzó a desplazarse desde la cabeza de playa. El plan general era el envolvimiento hacia el área de Puerto Stanley lo más rápidamente posible. Sin embargo, había una presencia argentina significativa en Darwin y Goose Green. Si bien no se encontraban en la ruta directa hacia Puerto Stanley, estas tropas representaban un peligro para el flanco y para la cabeza de playa. En consecuencia, se decidió que era esencial neutralizar esta presencia argentina allí, antes de que se pudiera desarrollar ampliamente el avance sobre Puerto Stanley.

En las últimas horas del día 26 de mayo, el segundo batallón del *Regimiento Paracaidista* comenzó su avance hacia el sur. Al atardecer del 27 de mayo, el *45º Batallón de Comandos* y el III Batallón del *Regimiento Paracaidista* comenzaron a avanzar a lo largo de la ruta norte, desde la cabeza de playa, en dirección al Este, hacia las instalaciones en Douglas y Teal Inlet, respectivamente. Durante el transcurso del día 27 de mayo, mientras los otros dos batallones continuaban avanzando, el *II Batallón* del *Regimiento Paracaidista* se apostó en Camilla Creek House, ocho kilómetros al norte de la posición argentina, mientras se transportaba a la Artillería para apoyar el ataque se inició a las 02.00 horas del 28 de mayo.

Uno de los *Harrier* de la RAF que efectuaba misiones de apoyo aéreo cercano, ayudando en el avance, fue derribado el 27 de mayo mientras atacaba las posiciones argentinas en Goose Green. El piloto se pudo eyectar y posteriormente fue recuperado ileso por las fuerzas terrestres que avanzaban.

A media tarde, Darwin había sido capturado y el batallón prosiguió avanzando con determinación hacia el Sur por el angosto istmo en dirección a Goose Green, situado a alrededor de dos millas más adelante. Tuvieron que atravesar a campo abierto en pleno día, encontrando una resistencia constituida por fuertes posiciones defensivas muy bien atrincheradas y situadas en profundidad. La nubosidad baja, los fuertes vienos y la violencia de la lluvia imposibilitaron la realización matinal de operaciones aéreas en apoyo del avance.

La batalla de Goose Green duró muchas horas, frecuentemente combatiendo en estrecho contacto, y entre las bajas se contó al teniente coronel H. Jones, quien murió al dirigir un asalto sobre una posición enemiga que estaba impidiendo el avance en el flanco izquierdo. Durante el transcurso de toda la batalla perecieron 16 oficiales y hombres del II batallón del *Regimiento Paracaidista* y un oficial de Infantería de Marina también murió cuando su helicóptero *Scout* fue derribado por aviones enemigos.

En las últimas horas del día, el batallón, apoyado por otras dos incursiones de *Harrier* de la RAF, había rodeado al remanente de la guarnición en Goose Gren.

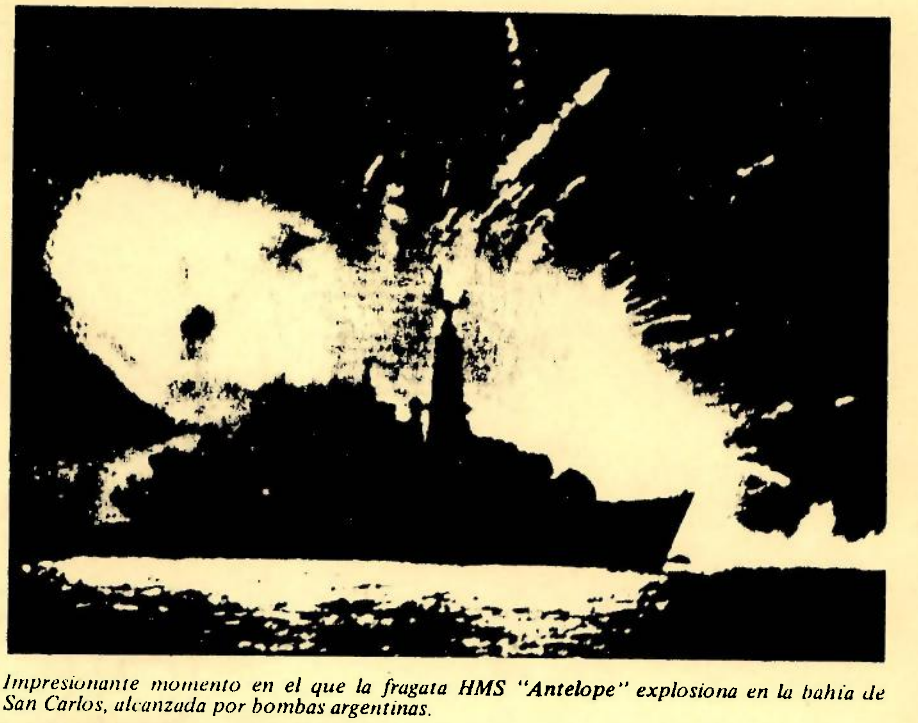
Durante la noche, el comandante interino condujo las negociaciones con los argentinos, y a mediados de la mañana del 29 de mayo fue aceptada la rendición. Como resultado de su valiente acción, el segundo batallón del *Regimiento Paracaidista* hizo más de mil prisioneros. Posteriormente se descubrió que la guarnición original, compuesta por unos 650 hombres, había sido reforzada el 28 de mayo con un regimiento adicional. Se capturó una gran cantidad de artillería, armas antiaéreas y municiones.

EL AVANCE SOBRE PUERTO STANLEY

Después de una increíble marcha de 80 kilómetros campo traviesa, por terreno sumamente escabroso y en condiciones meteorológicas terribles, el *45º Batallón de Comandos* de la Real Infantería de Marina llegó a Teal Inlet, y el II batallón del *Regimiento Paracaidista* a Estancia House, vía Teal Inlet. Entre tanto, el *Escuadrón D* del *22º Batallón* de Regimiento SAS había establecido una base de operaciones en el área del Monte Kent y estaba llevando a cabo un enérgico patrullaje y un plan de recolección de inteligencia. Transcurridos tres días, y después de efectuar varios intentos de refuerzo que eran impedidos por las pésimas condiciones meteorológicas durante la noche, se les unió la mitad del *42º Batallón de Comandos* y una sección de artillería del Grupo de Campaña del *29º Regimiento de Comandos* de la Real Artillería, que fue helitransportada a vanguardia el 1 de junio, uniéndoseles el remanente el 2 de junio.

El 30 de mayo, el general Moore asumió el mando de las operaciones terrestres, y el 1 de junio se le unió su Cuartel General, que se estableció de inmediato a bordo del *HMS Fearless* en la bahía de San Carlos. El mismo 1 de junio comenzó a desembarcar en la cabeza de playa la *Brigada de Infantería V*. Los movimientos realizados por el

El general de división de Infantería de Marina Jeremy Moore, 2º jefe de las fuerzas terrestres y de la Fuerza de Desembarco.



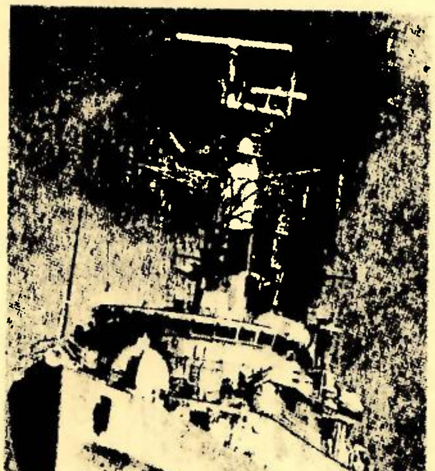
Impresionante momento en el que la fragata HMS "Antelope" explosiona en la bahía de San Carlos, alcanzada por bombas argentinas.

RMS Queen Elizabeth II, en el que habían zarpado desde Southampton, fueron mantenidos en estricto secreto. No se podía exponer un blanco de tanto prestigio, ni a su fuerza embarcada, a los peligros de la Zona de Exclusión Total. En consecuencia, realizó su travesía por el Sur, muy lejos del alcance de la Aviación argentina, hasta alcanzar el lugar de reunión con el *SS Canberra* y el *MV Norland*, en Bahía Cumberland, en Georgia del Sur. En este lugar, la *Brigada de Invantería V*, junto con sus armas y equipo acompañante, fueron desembarcados por las unidades menores del *11º Escuadrón de Contramedidas para la Guerra de Minas*, el *HMS Cordella, HMS Pict, HMS Northella, HMS Junella* y *HMS Farnella*. Su transferencia al *SS Canberra* y al *MV Norland* se completó el 29 de mayo, con una celeridad digna de resaltar.

Después de su llegada a la bahía de San Carlos, el 31 de mayo, el *MV Norland* desembarcó el primer batallón del *7th Duke of Endiburgh's Own Gurkha Rifles*, durante la mañana del 1 de junio. Posteriormente, ese mismo día, el II Batallón de *Scots Guards* y el I Batallón de *Welsh Guards* desembarcaron del *SS Canberra*. El segundo batallón del *Regimiento Paracaidista* fue puesto bajo el mando de la *Brigada de Infantería V* y avanzó hacia las áreas de Fitzroy y Bluff Cove, siendo reemplazado en Darwin y Goose Green por el primer batallón del *7th Gurkha Rifles*.

Mientras que la *Brigada de Infantería V* avanzaba en el Sur, los otros elementos de la *Fuerza Operativa* se encontraban en plena acción. En tierra se llevó a cabo un acopio de provisiones y municiones, como preparativo para las batallas finales. En estos preparativos se incluyó la construcción de una Base de Operaciones de Avanzada para los *Harrier*, en Puerto San Carlos; esta tarea fue realizada por las 11 y 59 Compañías de Ingenieros. El trabajo se completó en condiciones difíciles, y pese a la pérdida de buena parte de su equipo en el *SS Atlantic Conveyor*.

Los helicópteros, que operaron en pésimas condiciones meteorológicas, transportaron enormes cantidades de provisiones y municiones a las posiciones de vanguardia, incluyendo 18.000 disparos de Artillería. Otras provisiones fueron trasladadas a Teal Inlet por barcazas de desembarco logístico. En el mar, los buques se aproximaban a la costa durante la noche para realizar bombardeos sobre blancos localizados en los accesos a Puerto Stanley y en sus inmediaciones. Durante el período del 5 al 10 de junio fueron disparados 1.300 tiros de 114 mm. por el *HMS Cardiff, HMS Arrow, HMS Yarmouth, HMS Active* y *HMS Ambuscade*. Las unidades de la Flota también enfrentaron con éxito a la Aviación argentina. Un *Canberra* fue derribado por un misil *Sea Dart* lanzado desde el *HMS Exeter*. El *HMS Plymouth* derribó dos cazas con misiles *Sea Cat*. Los *Sea Harrier* del *HMS Invincible* atacaron y derribaron un *Hercules* argentino.



La fragata de la clase "Amazon" F-170 HMS "Antelope", fotografiada poco antes del 24 de mayo de 1982, día en que una bomba argentina alojada en su sala de máquinas ocasionó su pérdida.

Los ataques con los *Vulcan*, contra las instalaciones de radar enemigas en la vecindad de Puerto Stanley tuvieron lugar los días 31 de mayo y 3 de junio. Estos, junto a la intensificación de las incursiones de bombardeo realizadas por los *Harrier*, complementaron el fuerte bombardeo nocturno cumplido por los buques de la *Fuerza Operativa*. El 5 de junio se estableció una base aérea de avanzada en Puerto San Carlos, desde la que se montaron patrullas aéreas de combate y misiones ofensivas de apoyo aéreo, al igual que operaciones de helicópteros.

También durante este tiempo, los *Hercules* de reabastecimiento aire-aire estaban llevando a cabo lanzamientos aéreos regulares de abastecimientos importantes a los buques, dentro de la Zona de Exclusión Total.

Hubo bajas. El 6 de junio se perdió un helicóptero *Gazelle*, en tránsito desde Darwin a Fitzroy, con sus dos pasajeros y sus dos tripulantes. Un *Harrier* de la RAF se precipitó al mar el 30 de mayo, después de haber sido alcanzado por fuego terrestre enemigo desde Puerto Stanley. El 1 de junio un *Sea Harrier* desapareció en el mar cuando regresaba de una patrulla aérea de combate. Un accidente en Puerto San Carlos averió seriamente un *Harrier* de la RAF el 8 de junio, elevando a cuatro la cifra total de pérdidas de *Harrier* de apoyo terrestre. El tránsito directo de dos pares de *Harrier* de la RAF, enviados de reemplazo desde la isla Ascensión al *HMS Hermes*, empleando el sistema de reabastecimiento durante el vuelo, los días 1 y 8 de junio, constituyó un logro digno de resaltar, además de ser un refuerzo sumamente bienvenido.

Los posteriores refuerzos y reabastecimientos en vanguardia se vieron seriamente entorpecidos por el mal tiempo, que impidió el uso de helicópteros para el movimiento de las tropas. En consecuencia, se decidió llevar por buque a Fitzroy al *II Batallón de Scots Guards*, al *I Batallón de Welsh Guards* y algunas unidades y equipo de apoyo. Este desplazamiento se llevó a cabo como sigue.

El 6 de junio, el *II Batallón de Guardias Escoceses* desembarcó en lanchas de desembarco a las que había sido transferido durante la noche desde el *HMS Intrepid*, frente a la isla Lively. Debido a un tiempo extraordinariamente malo, sólo la mitad del *I Batallón de Guardias Galeses* desembarcó en una operación similar el 7 de junio. Habían llegado a la isla Lively a bordo del *HMS Fearless*.

Durante la noche del 7-8 de junio, el resto del batallón, junto con algunas otras ▶

unidades, fueron embarcados en el *Sir Galahad* y zarparon directamente hacia Fitzroy.

El 8 de junio, el tiempo, inesperada y desgraciadamente, aclaró, y mientras el *Sir Galahad* y el *Sir Tristam*, éste último habiendo llegado el 7 de junio, se encontraban descargando, fueron atacados por aviones argentinos antes de que la batería *Rapier*, que había sido desembarcada, se encontrara complemente operativa. Ambos buques fueron impactados y se incendiaron, siendo abandonados. Este ataque produjo las bajas más fuertes de la campaña. Cuarenta y dos guardias galeses, tres miembros de la *16ª Unidad de Ambulancias de Campaña* y cinco tripulantes de la Real Flota Auxiliar resultaron muertos. En una incursión aérea posterior, una lancha de desembarco fue bombardeada y se hundió en Choiseul Sound. Murieron seis infantes de Marina y un marinero.

Nuevamente empeoraron las condiciones meteorológicas. Era mediados del invierno, con lluvias frecuentes y tormentas de nieve casi horizontal por causa de los fuertes vientos, y temperaturas bajo cero. Los batallones que ocupaban las posiciones más expuestas a la intemperie estaban sufriendo bajas a causa de las condiciones adversas. En consecuencia, el general Moore se decidió a avanzar sobre Puerto Stanley, con el mínimo de demora.

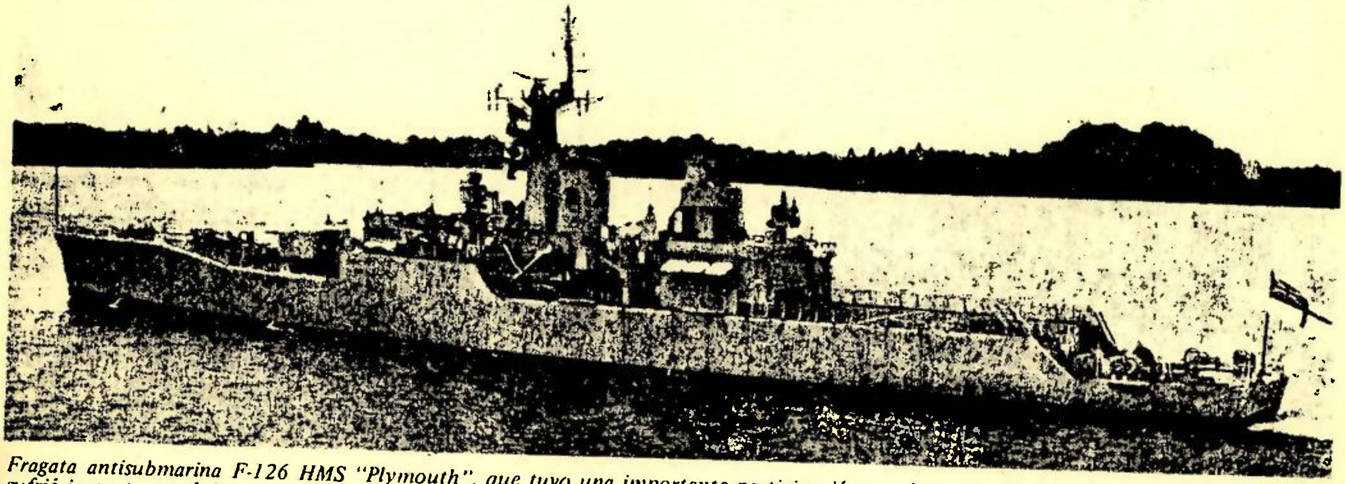
LA BATALLA FINAL

Los argentinos contaban con alrededor de siete batallones, junto con tropas de apoyo en el área de Puerto Stanley. Aproximadamente, tres de estos batallones se encontraban adelantados en los lugares importantes de los Montes Longdon, Dos Hermanas y Harriet. Además, había alrededor de mil hombres en la isla West Falkland.

El general Moore planificó el ataque sobre Puerto Stanley en tres fases. La primera estaba programada para la noche del 11-12 de junio, en que la *Brigada de Comandos III* debía capturar las tres posiciones de Montes Longdon, Dos Hermanas y Harriet. La segunda fase, planificada para que se realizara veinticuatro horas después, exigía que ambas brigadas capturaran los objetivos siguientes hacia el Este: Wireless Ridge, la Montaña Tumbledown y el Monte William. Finalmente, el *1 Batallón de Guardias Galeses*, con dos compañías del *40º Batallón de Comandos* de la Real Infantería de Marina bajo su mando, debían capturar Sapper Hill.

Tal como estaba programado, el 11 de junio comenzó un silencioso ataque nocturno. El enemigo fue derrotado y poco después del amanecer todos los objetivos de la brigada estaban firmemente en su poder. En el centro, después de una dura lucha en un terreno montañoso sumamente escabroso, el *45º Batallón de Comandos* capturó Dos Hermanas. Más hacia el Sur, el *42º Batallón de Comandos* realizó una aproximación indirecta, explotando una brecha dentro de los campos minados por el enemigo, la que se había determinado como resultado de un patrullaje militar, y conquistó el Monte Harriet desde atrás, haciendo más de doscientos prisioneros. Entre tanto, en el Norte, el III batallón del *Regimiento Paracaidista* libró combate extremadamente violento

El destructor HMS "Sheffield" ardiendo después del impacto de un "Exocet AM-39" de la Aeronaval argentina. Fue la mayor pérdida material y moral de la RN. Es el más importante buque de la Marina británica hundido por acción enemiga desde 1945



Fragata antisubmarina F-126 HMS "Plymouth", que tuvo una importante participación en el apoyo al desembarco en San Carlos, donde sufrió importantes daños causados por la Aviación argentina.

REAL FLOTA AUXILIAR

RFA *Appleleaf*
RFA *Bayleaf*
RFA *Blue Rover*
RFA *Brambleleaf*
RFA *Engadine*
RFA *Fort Austin*
RFA *Fort Grange*
RFA *Resource*
RFA *Olmeda*
RFA *Olna*
RFA *Pearleaf*
RFA *Plumleaf*
RFA *Regent*
RFA *Stromness*
RFA *Tidepool*
RFA *Tidespring*
Sir Bedivere
Sir Galahad
Sir Geraint
Sir Lancelot
Sir Percivale
Sir Tristram

MARINA MERCANTE

MV *Alvega*
MV *Anco Charger*
MV *Astronomer*
SS *Atlantic Causeway*
SS *Atlantic Conveyor*
MV *Avelona Star*
MV *Balder London*
MV *Baltic Ferry*
MV *British Enterprise III*
MV *British Avon*
MV *British Dart*
MV *British Esk*
MV *British Tamar*
MV *British Tay*
MV *British Test*
MV *British Trent*
MV *British Wye*
SS *Canberra*
MV *Contender Bezant*
MV *Elk*
MV *Europic Ferry*
MV *Fort Toronto*
MV *GA Walker*
MV *Geestport*
CS *Iris*
MT *Irishman*
MV *Laertes*
MV *Lycaon*
MV *Norland*
MV *Nordic Ferry*
RMS *Queen Elizabeth II*
TEV *Rangatira*
MV *Saint Edmund*
RMS *Saint Helena*
MR *Salvageman*
MV *Saxonia*
MV *Scottish Eagle*
MV *Shell Eburna*
MV *Stena Inspector*
MV *Stena Seaspread*
MV *Strathewe*
MV *Tor Caledonia*
SS *Uganda*
MV *Wimpey Seahorse*
MT *Yorkshireman*

Mientras el "Sir Galahad" arde, al fondo, los supervivientes fusileros "Guardias Galeses" y marineros ganan la costa en la bahía de Fitzroy.

contra uno de los mejores batallones del enemigo, para apoderarse del Monte Longdon. En esta acción murió el sargento I.J. McKay, mientras dirigía un avance contra una posición argentina fuertemente defendida y muy bien constituida. Durante el trasncurso del día 12 de junio todas estas posiciones se vieron sometidas a un fuerte fuego de artillería, sufriendo bajas mayores.

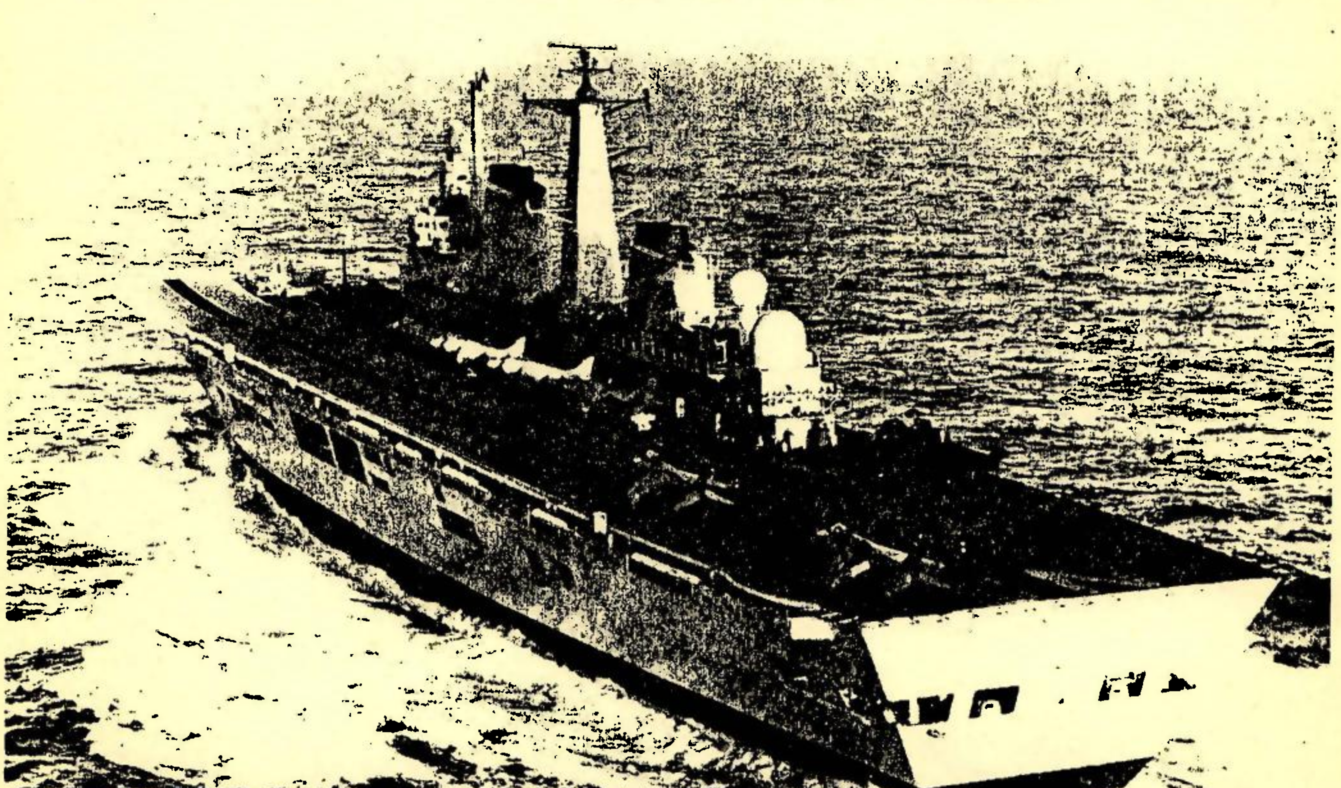
En este ataque, y en los que siguieron los movimientos de las tropas y los asaltos en la playa contaron con la cobertura de los *Harrier*, el fuego naval y el apoyo de cinco baterías de campaña que dispararon 15.000 tiros. El *29º Regimiento de Comandos* de la Real Artillería estuvo en acción continua durante doce horas, en el transcurso de la primera fase, proporcionando fuego de apoyo, en un momento determinado, a sólo 50 metros por delante de la Infantería que avanzaba. En la segunda fase se cumplieron 57 misiones de fuego. Los Ingenieros, que habían completado la peligrosa tarea de despejar rutas a través de los campos minados, proporcionaron hombres a cada una de las unidades de asalto. Además, llevaron a cabo muchas tareas con el fin de mejorar la movilidad de las fuerzas terrestres, incluyendo la reconstrucción del puente en Fitzroy. El 12 de junio, el *HMS Glamorgan*, cuando abandonaba su posición de fuego de apoyo naval, fue alcanzado a popa por un misil *Exocet* lanzado desde tierra. A pesar de los incendios que se declararon a bordo, pudo continuar su navegación con su artillería intacta. Finalmente, los incendios lograron ser dominados, pero en este ataque murieron 13 de los miembros de la tripulación.

También el mismo 12 de junio, se llevó a cabo la incursión final de los *Vulcan* sobre el aeropuerto de Puerto Stanley, en un intento por impedir cualquier uso posterior del campo aéreo por parte de los argentinos, antes de que se produjera el asalto final.

Con el fin de contar con más tiempo para los preparativos, la fase 2 se atrasó veinticuatro horas, y finalmente se lanzó la noche del 13-14 de junio. El segundo batallón del *Regimiento Paracaidista*, una vez más bajo el mando de la *Brigada de Comandos III*, de la Real Infantería de Marina, en un ataque admirablemente dirigido y realizado con mucha habilidad, tomó Wireless Ridge, mientras que en la Montaña Tumbledown el *II Batallón de Guardias Escoceses* libraba una batalla particularmente difícil antes de dominar a un batallón de infantes de Marina argentinos. Terminada esta acción, el I batallón del *7th Duke of Endimburgh's Own Gurkha Rifles* efectuó un paso de escalón relevando al *II Batallón*, dirigiéndose a asegurar el Monte William.

A estas alturas de la situación, se vio con claridad que la resistencia del enemigo se estaba derrumbando. Se les podía contemplar en retirada hacia Puerto Stanley desde diferentes direcciones, incluso desde Moody Brook y Sapper Hill, pese a que ninguna de estas posiciones había sido atacada todavía. Algunos de ellos, que habían sido desalojados de Tumbledown por el *II Batallón de Guardias Escoceses*, advirtieron que deberían pasar por el Monte William, que estaba ahora firmemente seguro en poder de los Gurkhas. En lugar de seguir adelante prefirieron retroceder y rendirse a los *Scots Guards*.

▶



El portaaeronaves HMS "Invincible" navegando a gran velocidad rumbo a las Malvinas. Su presencia y capacidad de apoyo aéreo y antisubmarino fue de capital importancia para la "Fuerza Operativa".

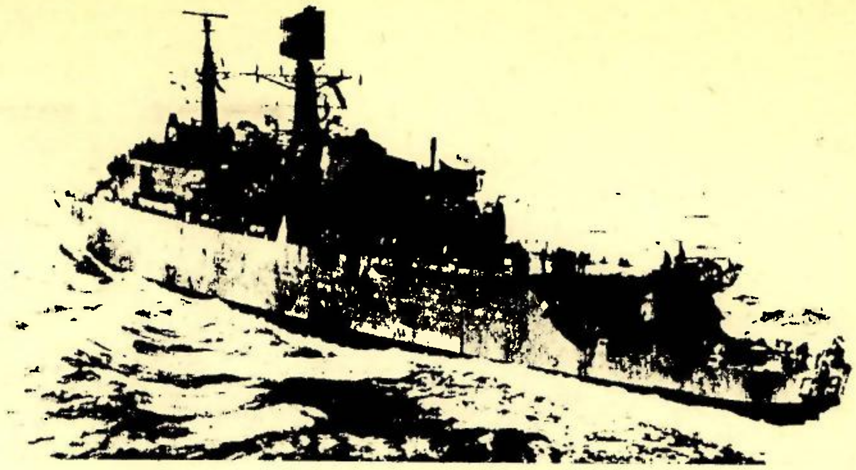
La fase 3 nunca se llegó a lanzar. Advirtiendo que las fuerzas argentinas estaban derrotadas, el general Moore envió dos batallones en su persecución, para realizar el envolvimiento de las afueras de Puerto Stanley lo más rápidamente posible. Esto fue coherente con la acción del general Moore durante el transcurso de toda la batalla terrestre: avanzar enérgicamente y con toda la fuerza posible.

Durante las primeras horas de la tarde del 14 de junio, teniendo a su alrededor grandes cantidades de enemigos que abandonaban sus armas y se rendían, se dio la orden a las tropas británicas de disparar sólo en defensa propia, y las banderas blancas comenzaron a ondear sobre Puerto Stanley.

Esa noche, después de algunas horas de negociaciones, el general Moore fue transportado por helicóptero hasta Puerto Stanley y aceptó del general Menéndez la rendición formal de todas las fuerzas argentinas en las islas Falkland.

LA RECAPTURA DE SOUTH THULE

El paso final en el desalojo de la presencia ilegal en las Dependencias del Atlántico Sur fue la salida de una reducida partida que la Armada argentina había mantenido en South Thule, en las islas Sandwich del Sur, desde 1976.



Vista por el costado de babor del destructor HMS "Glamoran", en cuya popa pueden verse los efectos de un misil "Exocet" que afortunadamente para el buque no explosionó.

Submarino argentino "Tipo-209" S-31 "Salta" que, con su gemelo S-32 "San Luis", atacaron a los portaaeronaves británicos, permaneciendo 72 horas en inmersión bajo ataque de los escoltas.

El portaaviones ARA "25 de Mayo", cuya capacidad frente a las naves inglesas estaba disminuida, en especial por la presencia de los submarinos nucleares.

El *HMS Endurance*, al mando del capitán de navío N.J. Barker, que había desempeñado un papel vital de apoyo en el área de Georgia del Sur, durante todo el transcurso del conflicto, condujo un Grupo Operativo que incluía la fragata *HMS Yarmouth*, el *RFA Olwen* y el remolcador *Salvageman*. La *Compañía M* del *42º Batallón de Comandos* de la Real Infantería de Marina constituía el grueso de la fuerza de desembarco. Las fuerzas argentinas se rindieron el 20 de junio sin ofrecer resistencia. A pesar de que se había proclamado que se trataba de una estación científica, se obtuvieron amplias pruebas de que era parte de una red meteorológica militar argentina.

COMENTARIOS GENERALES

En los párrafos precedentes se han registrado las acciones más importantes y las fases de operaciones más significativas en el Atlántico Sur. El registro cronológico no ha permitido enfatizar apropiadamente aquellas actividades cuya importancia está caracterizada por su naturaleza continua.

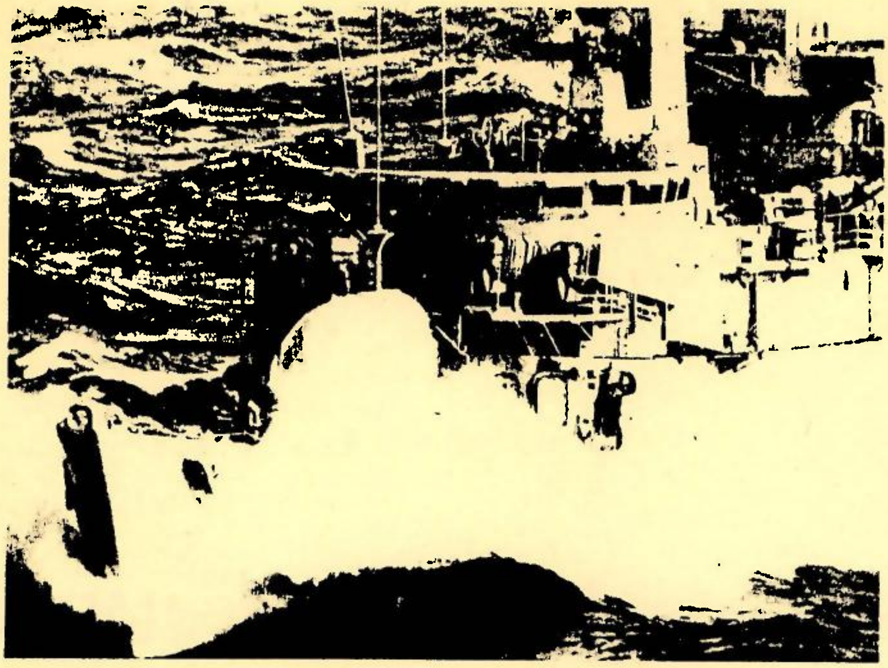
Los ataques sobre la *Fuerza Operativa* por parte de los submarinos enemigos, constituyeron una amenaza significativa y permanentemente presente, que fue reconocida a través de la inclusión de los helicópteros antisubmarinos *Sea King* dentro del orden de batalla aéreo. Estos aparatos llevaron a cabo un cierto número de ataques con torpedos contra contactos bajo la superficie, clasificados como posibles submarinos. Los resultados de estas acciones no se conocen; sin embargo, el esfuerzo sostenido de esta fuerza de helicópteros, durante el transcurso de la totalidad de las operaciones, constituyó una parte esencial de la defensa antisubmarina de la flota.

Algunas de las operaciones de los aviones *Harrier* que implicaron acción del enemigo ya han sido registradas. No obstante, la defensa de la flota y, posteriormente, el apoyo aéreo cercano de las fuerzas terrestres, requirió que estos aviones estuvieran muchas horas en estado de alerta constante o bien cumpliendo patrullas aéreas de combate defensivas. Tales medidas de protección fueron permanentemente necesarias desde el momento en que los buques entraban en la Zona de Exclusión Total. Un total de 23 aviones enemigos fueron destruidos en combate aire-aire, siendo particularmente digna de resaltar la proporción de éxito lograda con el misil *Sidewinder*. Durante los últimos días de la acción efectiva se hizo evidente que la actitud, valerosamente combativa, del almirante Woodward, de infligir desgaste a la Fuerza Aérea argentina, había logrado su propósito, puesto que para todos los efectos estaban derrotados.

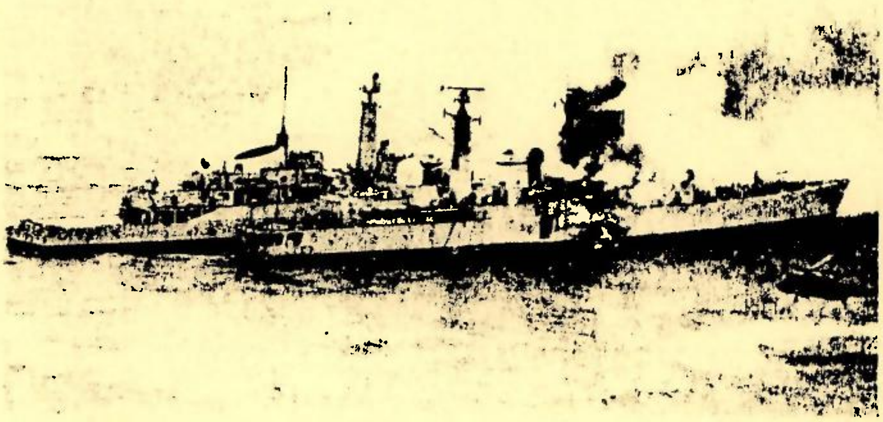
Los aviones *Nimrod* fueron los primeros en basarse en la isla Ascensión, el 6 de abril. Se vieron inmediatamente comprometidos como nexos de comunicación de los submarinos nucleares en tránsito y, desde ese momento en adelante, proporcionaron continuamente apoyo directo y vigilancia de área a todos los elementos de importancia dentro de la *Fuerza Operativa*, hasta el límite de su alcance. Todos los despliegues de las aeronaves menores se efectuaron con el apoyo de medios de reconocimiento en el aire, y los *Nimrod*, después de su adaptación para el reabastecimiento en vuelo, pudieron proporcionar una vigilancia de largo alcance de las áreas marítimas ubicadas entre las Islas Falkland y Argentina continental, previo al desembarco anfibio principal y después de producido éste.

El apoyo aéreo de la *Fuerza Operativa* desde la isla Ascensión dependía por completo del reabastecimiento en vuelo. En la realización de todas las tareas de reabastecimiento efectuadas entre el Reino Unido y la Zona de Exclusión Total, los aviones-cisterna *Victor* proporcionaron un apoyo permanente y oportuno.

Con los buques de la *Fuerza Operativa*



Fragata clase "Amazon" en el Atlántico Sur. A pesar de la espectacular fotografía, las condiciones de la mar no fueron desfavorables.



Mientras el HMS "Sheffield" arde, la fragata HMS "Arrow", con riesgo propio, trata de ayudarle bombeando agua.

operando a tanta distancia de la ayuda que podrían prestarles los astilleros, buena parte del trabajo de mantenimiento y reparación hubo de ser efectuado a flote con mar muy gruesa. En este aspecto, los logros alcanzados por el buque de mantenimiento y reparación *MV Stena Seaspread* fueron sobresalientes.

Sería imposible pasar por alto la importancia de las comunicaciones por satélite, debido a las distancias implicadas y en áreas tan reconocidamente malas para la propagación radial. De no haber contado con estas instalaciones, el mando y control de la *Operación Corporate* habría sido inconmensurablemente más difícil.

La logística ocupó siempre un lugar de primera importancia en mi pensamiento. Durante todo el transcurso de los acontecimientos que he descrito, ningún buque quedó sin combustible, ningún sistema de armas quedó sin municiones, pese a una línea de abastecimiento de más de siete mil millas de extensión y de las condiciones meteorológicas extremas que hubo que enfrentar. Esto constituye un testimonio general al excelente trabajo realizado por todos los miembros de los buques y unidades de apoyo logístico de la *Fuerza Operativa*.

Los factores más importantes que contribuyeron a la supervivencia de los heridos, fueron el excelente estado físico de nuestras tropas y la atención médica ejemplar que se otorgó a las bajas de ambos lados, a menudo bajo fuego y en las peores condiciones. Los primeros auxilios estaban a la altura de la experiencia profesional de los equipos médicos de campaña y de a bordo. Igualmente vital fue la pericia exhibida por los pilotos de los helicópteros al proceder a la rápida evacuación de las bajas. Estas fueron transferidas al buque-hospital *SS Uganda*. Una vez que se encontraban aptos para continuar el viaje, eran trasladados a los tres transbordadores de heridos: *HMS Hydra, HMS Hecla* y *HMS Hecate*, y conducidos a Montevideo para su posterior evacuación aérea al Reino Unido por los *VC10* de la RAF. Todas estas operaciones fueron llevadas a cabo con gran eficiencia y gran preocupación por la comodidad de los heridos.

OBSERVACIONES FINALES

La *Operación Corporate* se hizo necesaria debido a que la disuasión fracasó, pero su ejecución representó un triunfo de la capacidad militar respaldada por una resuelta voluntad política. Las dificultades representadas por el escaso tiempo de preparación, la distancia extrema y las pésimas condiciones meteorológicas en las que hubo que montar esta operación, fueron todas superadas por un único factor: la calidad de nuestro pueblo. Los combatientes se comportaron de manera sobresaliente cuando se les puso a prueba, y también fue sobresaliente el apoyo que recibieron en todos los niveles; en la mar, de la Marina Mercante, en la isla Ascensión y en el Reino Unido. Yo no podría haber aspirado a nada mejor. ■

REAL FUERZA AEREA

Escuadrones de Vuelo

- 1 Escuadrón (F) de *Harrier GR3*

Destacamentos de:

- Escuadrón 10 de *VC10*
- Escuadrón 18 de *Chinook HC1*
- Escuadrón 24 de *Hercules C1*
- Escuadrón 30 de *Hercules C1*
- Escuadrón 47 de *Hercules C1*
- Escuadrón 70 de *Hercules C1*
- Escuadrón 29 de *Phantom FGR2*
- Escuadrón 42 de *Nimrod Mk.1*
- Escuadron 44 de *Vulcan B2*
- Escuadrón 50 de *Vulcan B2*
- Escuadrón 101 de *Vulcan B2*
- Escuadrón 55 de *Victor K2*
- Escuadrón 57 de *Victor K2*
- Escuadrón 120 de *Nimrod Mk.2*
- Escuadrón 201 de *Nimrod Mk.2*
- Escuadrón 206 de *Nimrod Mk.2*
- Escuadrón 202 de *SAR Sea King*

Regimiento de la RAF

- 3 (Regiment) Wing Headquarters Unit
- 15 (Regiment) Squadron Detachment Field Squadron
- 63 (Regiment) Squadron *(Rapier)*

Unidades de Apoyo

- Tactical Communications Wing
- Tactical Supply Wing
- Nº 1 E.O.D. Unit

100